TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa Listopad 1937 Nr. 11 Rok 2 (XIII)

ZAPOMNIANE MIASTO

Obszar woj. Łódzkiego jest naogół mało atrakcyjnym w turystyce; nie posiada żadnych prawie osobliwości w zabytkach historycznych, czy obiektach przyrodniczych, które byłyby przynętą turystów. Łódź jako miasto, wywiera na przybyszu niezbyt miłe wrażenie. Poczerniałe od sadzy domy, wąskie nieestetyczne ulice, zgiełk i anarchia na jezdniach, a ponadto zupełny brak jakichkolwiek obiektów, godnych zwiedzenia, poza naturalnie fabrykami, wydzielają to miasto z miejscowości docelowo-turystycznych.

Łódź jednak, jako jedyny i największy w Polsce ośrodek przemysłu włókienniczego, winna wywołać większe zainteresowanie w turystyce. Nie można zaprzeczyć, że to samo brudne i zabłocone miasto z przed kilku zaledwie lat, przyozdabia się w skwerki, kwietniki i parki, podźwiga się i przyobleka w estetyczniejszą szatę. Nie przysłoni się jednak zakopconych murów zielenią, nie poszerzy się dzisiejszych wąskich ulic, nie zaprowadzi się na miejscu długich posesyj fabrycznych — wspaniałych bulwarów, nie wolno nawet tego zrobić, bo zatarłoby się istotne oblicze miasta.

Spójrzmy dziś na Łódź, miasto, które wyrosło do takich rozmiarów na błotach nędznej osady z przed stukilku lat. Pośród lasu sterczących kominów fabrycznych, nad zczerniałymi dachami domów, tego przeszło półmilionowego



Konin. Kościół i słup drogowy z r. 1150.



Ogólny widok Łodzi.

skupiska ludzkiego, unoszą się smugi czarnej mgły, gdzieniegdzie przetkanej kłębami pary. Widać, patrząc opodal na panoramę Łodzi, że w tej ciemnej otchłani dymnej kończy się wszystko, że poza nią pustka, nicość i bezkres.

Noc przysłania wszystko i roztacza nowy zgoła widok. Rzędy jarzących się okien fabrycznych i rytmiczny, sprężynowy stuk tysięcy części maszyn wskazuje, że Łódź żyje również w nocy; oddycha i pulsuje, ale zgoła inaczej od pozostałych większych miast polskich.

Przenieśmy się z punktu obserwacyjnego panoramy Łodzi, odrazu do wnętrza fabryki. Uderza nas na wstępie charakterystyczny zapach przegniłych i przypieczonych gorącym żelazem szmat, zapach mydła i farby. Zapachy te, zmieszane z sobą, pochodzą z różnych oddziałów pracy: i z farbialni, i z pralni i z wykończalni, gdzie towar przechodzi ostatni etap swej wyprawy, dekatyzacji i prasowania.

Materiał utkany jest niezawsze z czystej wełny. Domokrążni handlarze znajdują tu ośrodek sprzedaży uzbieranych szmat i skrawków, które rozszarpywane są przez specjalne maszyny i mieszane z wełną. Olbrzymie bele rozczesanej wełny, zwiniętej w rulony, wędrują na inny oddział, zwany przędzalnią gdzie za pomocą kilkumetrowej długości maszyn, skręca się nitki przędzy,

nawijane automatycznie przez maszynę na szpule. Od rodzaju skrętu nitki już zależy po części gatunek materiału, podobnie jak i od samej przędzy, a dalej jakości tkania, farbowania i wreszcie wykończenia. Wartość surowca i fachowość pracowników, decydują o materiale, jego trwałości i prezencji w użyciu.

Przędza jest farbowana lub też bez farbowania oddawana do tkalni, gdzie tkacze wykonują materiał, według ściśle przez wzorzystów podanych różnych, z góry określonych deseni, jakie materiał ma posiadać. Jeśli materiał ma być jednolity w kolorze, farbowany jest dopiero po utkaniu; o ile natomiast ma posiadać paski lub też kraty różnobarwne, przędza jest uprzednio farbowana i tak ułożona w maszynie, by dała projektowany deseń, zależnie od doboru nitek barwnych ułożonych wzdłuż materiału, jak i nitki w przesnuwaniu. Materiał przed farbowaniem jest prany, poczym suszony i odpowiednio strzyżony, mając pozostawiony dłuższy lub krótszy włos, zależnie, jaki ma posiadać charakter. Strzyżenie materiału należy już do działu wykończalni. Materiał w tym stanie jeszcze się zczyszcza, paruje by stał się ściślejszym i prasuje, nadając mu ostateczny wygląd. Uzyskawszy już swój wygląd, czeka na wzięcie, znosząc kaprysy i ostre słowa krytyki wybrednej klienteli.

Często po wykonaniu, materiał prezentuje się odmiennie, aniżeli było to w projekcie wzorzysty, czy zamawiającego. Jest on nie tak miękki w dotyku, jakim go chciano mieć, nie uzyskał tego tonu w farbie, za duże zestrzyżyny itp. Drobne niedopatrzenia pracowników, lub uchybienia maszyny powodują właśnie te niedokładności. Moc materiału zależna jest przede wszystkim od rodzaju skrętu przędzy. Nitka przędzy może mieć jeden skręt, będąc słabszą od tej, która składa się z dwóch cieńszych nitek, skręconych każda w inną stronę. Charakter towaru, jego miękkość i elastyczność osiąga się przez umiejętny dobór gatunków wełny. W tym wypadku bierze się pod uwagę wełnę krótszą czy dłuższą, wełnę z owcy zabitej, czy żywej, co stanowi poważną różnicę



Koło. Ruiny zamku nad Wartą.

w zagniataniu się materiału. Wełna z żywej owcy żyje, rozpręża się i jest odporna na wszelkie załamania. Ona to powoduje właśnie, że materiał się nie gniecie, jak powszechnie określają. Użycie wełny krótszej lub dłuższej stosuje się w miarę zamierzonego osiągnięcia miękkości towaru w dotyku, a co za tym idzie — wpływa to na stopień wyświecania się materiału.

Te wszystkie ciekawostki łódzkiego świata pracy są mało znane szerszemu ogółowi, mimo, że naprawdę mogą zainteresować każdego, komu nie jest znanym ten rodzaj pracy polskiego przemysłu. Łódź, nawet bez pomników historycznych, bez muzeów i dzieł sztuki, może stać się jednym z głównych objektów turystycznych, tak mało jeszcze dziś atrakcyjnym, choć powszechnie słynnym. Dogodna komunikacja kolejowa, i powstające nowe, wspaniałe połączenia szosowe, niewątpliwie winny przyczynić się do wzmożenia ruchu turystycznego.

Fabryka, jej wnętrze, urządzenie, praca i człowiek — to jedyny, ale aż nadto ciekawy objekt turystyczny Łodzi.

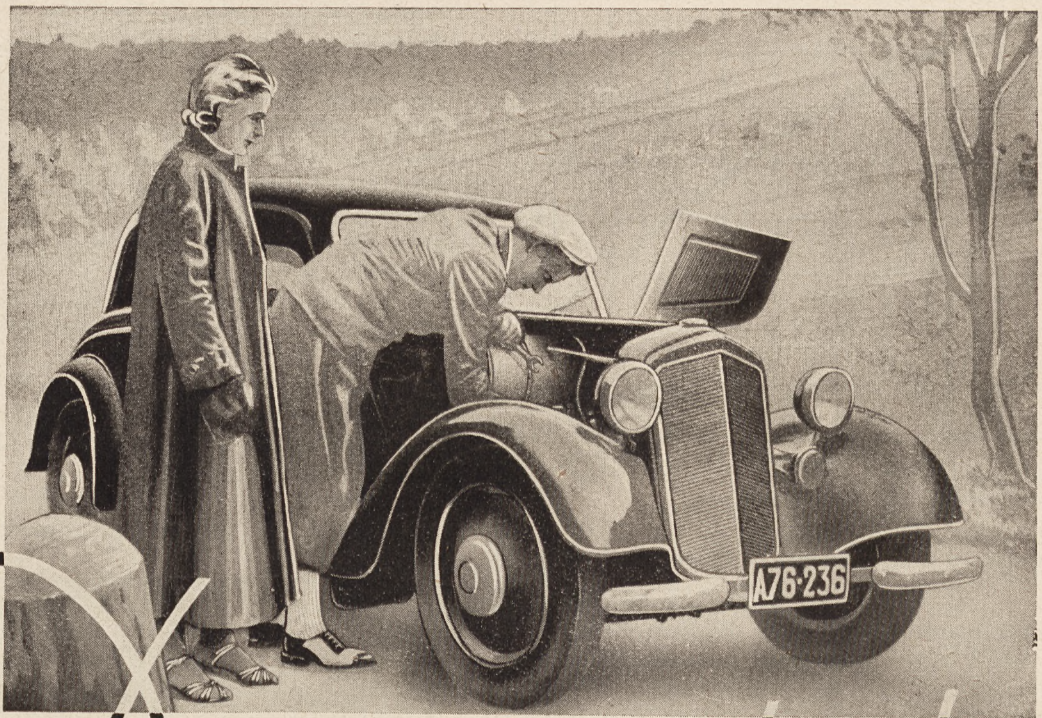
ZAOPATRZENIE SAMOCHODU NA ZIMĘ

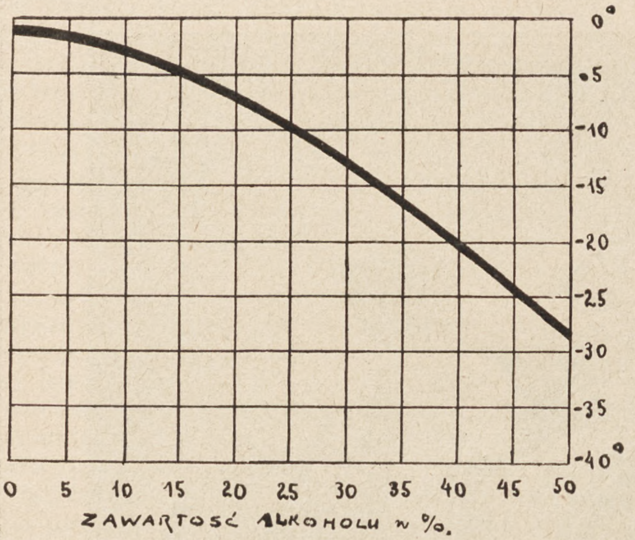
W celu zapewnienia sobie niezawodnej pracy samochodu w zimie, należy po pierwsze zmienić olej w karterze silnika.

Gęsty olej letni tężeje pod wpływem niskich temperatur, hamuje ruch tłoków i utrudnia rozruch silnika. Wymianę oleju należy dokonywać zaraz po jeździe, kiedy silnik jest jeszcze ciepły.

W celu spuszczenia oleju odkręca się znajdujący się w najniższym punkcie karteru korek spustowy. Ciepły jeszcze olej spływa wtedy łatwo, chwytając ze sobą brud i ewentualne zanieczyszczenia. Nie wystarcza to jednak dla oczyszczenia karteru i przed nalaniem oleju zimowego, należy dokładnie przemyć system smarowania używając do tego celu świeży rzadki olej letni.

Po spuszczeniu więc zużytego oleju trzeba zakręcić korek spustowy i wlać do karteru $1^1/_2$—2 litrów świeżego rzadkiego oleju, poczym przepuścić silnik na wolnych obrotach w ciągu 30-sek do $1^1/_2$ minuty. Po tym silnik zatrzymać, korek spustowy odkręcić i użyty do przepłukania olej spuścić. W ten sposób system smarowania zostanie dokładnie przemyty.


A76-236



Wykres ilustrujący temperaturę krzepnięcia wody po zmieszaniu jej z odpowiednią %% ilością alkoholu.

Przepłukiwanie naftą jest błędem, bowiem resztki nafty, które są trudne do usunięcia, rozcieńczają wlany potym, dostatecznie zresztą lekki olej zimowy. Należy prócz tego liczyć się z tym, iż w zimie bardzo często kierowcy manipulują, wobec trudnego rozruchu, pływakiem karburatora, tak iż paliwo przelewa się przez dyszę. Wessana wtedy mieszanka (przelany silnik) nie spala się, lecz dostaje do karteru, gdzie miesza się z olejem, obniżając jego własności.

Mając powyższe na względzie, należy w zimie nietylko bardzo dokładnie dopełniać olej w karterze, ale także częściej niż w lecie go zmieniać. Wymiana oleju w lecie może następować co 1500—2000 kilometrów jazdy, w zimie jednak za górną granicę należy uważać 1200 kilometrów

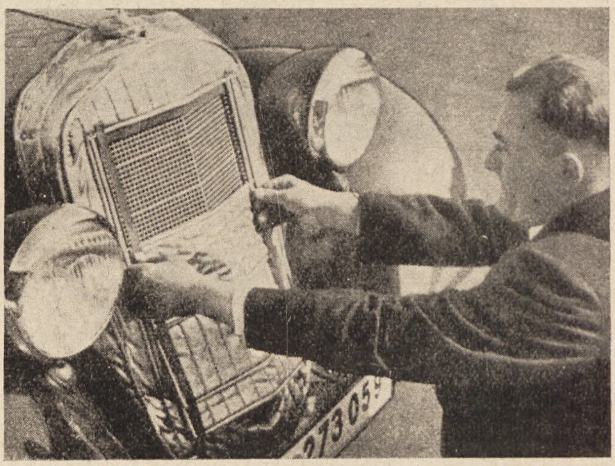


Chłodnicę należy napełnić mieszanką alkoholową lub glicerynową.

(od 800—1200 klm.). Zwracać uwagę na to trzeba tymbardziej z tego względu, że w czasie zimna do oleju przedostaje się zawszę nieco skondensowanej pary wodnej, formującej się podczas kompresji w cylindrach. Woda zaś nie jest składnikiem smarującym. Po przepłukaniu karteru dwoma litrami lekkiego oleju należy korek spustowy zakręcić i napełnić karter olejem zimowym do właściwego poziomu. Należy również nie zapominać o zmianie oleju w skrzynce biegów i dyferencjale.

Nieodzowną rzeczą w zimie jest pokrowiec na chłodnicę. Z powszechnie używanych pokrowców te tylko się nadają, które z przodu można otwierać *ku dołowi*. Wtedy bowiem, znajdująca się w górnej części chłodnicy gorąca woda, będzie prawidłowo chłodzona strumieniem zimnego powietrza.

Pokrowce na chłodnice chronią jednak tylko na krótki czas, nie należy bowiem zapominać,



iż zimne powietrze, nawet przy nakryciu chłodnicy i maski pokrowcem, przedostaje się do silnika od dołu i studzi go bardzo intensywnie.

W celu zabezpieczenia się od nagłego zamarznięcia systemu chłodzenia stosuje się odpowiednie domieszki do wody, tworzące mieszaniny t. zw. niezamarzające tj. posiadające punkt, zamarzania poniżej zera.

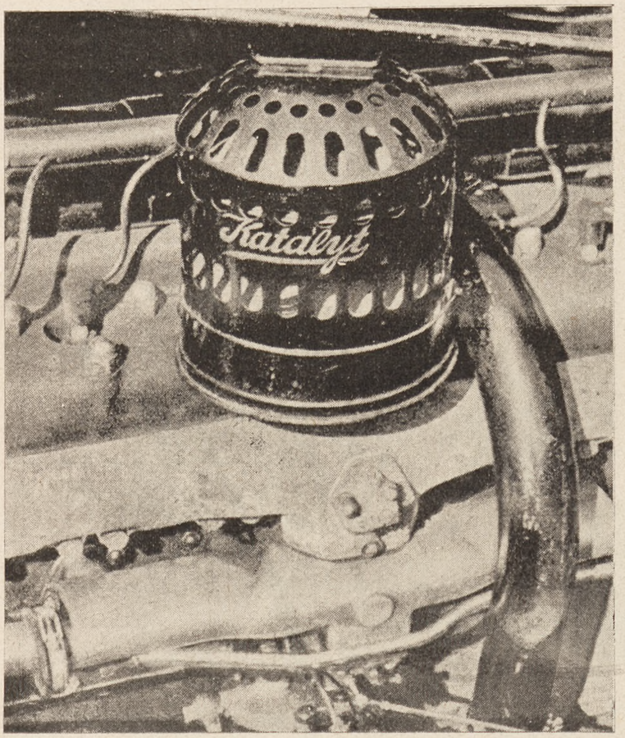
Najprostszym sposobem jest napełnienie chłodnicy roztworem spirytusu denaturowanego. Krzywa na rys. Nr. 1 wskazuje temperatury zamarzania takiego roztworu w zależności od procentowej zawartości spirytusu.

Jak widać z diagramu:

Roztwór o zawartości procentowej	Zamarza przy —° Celsjusza
15%	— 5°
25%	—10°
35%	—17°

Ponieważ jednak spirytus ulatnia się (paruje) znacznie szybciej od wody, roztwór taki staje się po pewnym (zresztą krótkim) okresie czasu, mniej procentowym i nie zabezpiecza przed zamarznięciem. Trzeba więc conajmniej raz


GALKAR KARPATY
GALKAR
OLEJ SAMOCHODOWY
Z-LUX
'KARPATY'
SPÓŁKA Z OGR. POR.



Ogrzewanie silnika piecykiem bezpłomiennym.

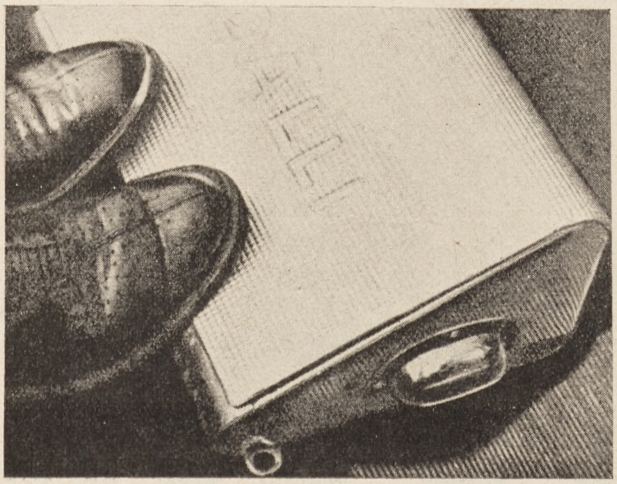
na tydzień sprawdzać jego gęstość, by potym nie narazić się na przykrości.

Roztwór spirytusu należy wlewać do chłodnicy bardzo ostrożnie przez lejek, aby nie rozlać go na maskę i nie zniszczyć lakieru.

Drugim środkiem przeciwdziałającym zamarzaniu jest gliceryna.

Roztwór gliceryny tężeje:

O zawartości gliceryny w %	Przy °C.
10%	— 3,8° C.
20%	— 9,4° C.
25%	—13,8° C.



Grzejniki do nóg, szczególnie ważne gdy samochodem jeżdżą panie w delikatnych pantofelkach.

Zasadniczo odpowiednia domieszka gliceryny chroni od tworzenia się twardego lodu, pod wpływem bowiem mrozu powstaje galaretowata masa, która nie może spowodować rozsadzenia chłodnicy.

Ponieważ jednak takie krzepnięcie hamuje obieg w systemie chłodzenia, silnik w razie zakrzepnięcia („chwycenia") chłodnicy należy rozgrzewać bardzo ostrożnie i powoli. (Dolewając ciepłej wody etc.).

Używana gliceryna musi być chemicznie czystą. Nieczysta bowiem gliceryna, zarówno jak i nieoczyszczony spirytus są bardzo szkodliwe ze względu na ich chemiczne działanie na części metalowe.

Dobra recepta amerykańska przepisuje: roztwór zawierający:

12 — 15% gliceryny
i 25% spirytusu denaturowanego.

Nie należy używać żadnych chemicznych domieszek, zawierają one bowiem bardzo często kwasy, których działanie może być zgubne.

W ostatnich czasach ukazały się na rynku przeciwdziałające zamarzaniu płyny do napełniania wprost lub też do rozcieńczania wody w chłodnicy („Termol", „Glicol" etc). W skład tych płynów wchodzą zazwyczaj: bezwodna gli-



Elektrycznie ogrzewane szyby. Nie pokrywają się parą od oddechu kierowcy i śniegiem na zewnątrz.

ceryna i alkohole t. zw. wyższe, które nie tak łatwo się ulatniają. Płyny te jednak przeważnie są dość drogie (cena ich dochodzi do 10 zł. za litr).

Koniecznym warunkiem pewnej jazdy w zimie jest dobra widoczność przez szybę. Podczas śnieżycy lub przy silnym mrozie wycieraczka przeważnie nie wystarcza. Chwilowo pomaga wtedy zwilżenie szyby roztworem soli kuchennej. Najlepsze jednak usługi oddają szybki przeciwzamarzające (patrz rys. Nr. 2) umocowane od wewnątrz do szyby przedniej. Bywają one przeważnie ogrzewane elektrycznie i odgrywają rolę szyb podwójnych, które przy średnich różnicach temperatur nie pokrywają się szronem.

K. Podhorski — Okołów
inż. dyplomowany

NAJNOWSZY SAMOCHÓD

Najwięcej udoskonaleń w samochodach przypada na lata kryzysu 1932 — 1935.

Pozornie wydaje się to paradoksalnem — spadek produkcji i sprzedaży stał się okresem rozwoju techniki samochodowej! Tak jest w rzeczywistości: kryzysową ruchliwość konstruktorów należy tłomaczyć dążeniem fabryk do stworzenia wyjątkowego, atrakcyjnego samochodu, któryby zdołał zainteresować i przyciągnąć zniechęconego i ciężkiego do wyłożenia gotówki kryzysowego reflektanta.

Zapewne dlatego, ostatnie dwa lata, kiedy nastąpiło światowe ożywienie gospodarcze, nie przyniosły już prawie żadnych rewelacji.

Tegoroczny salon paryski odbył się w atmosferze zobojętnienia do technicznych nowości, a raczej pod hasłem efektownych, często krzyczących karoserii, które powinny zwrócić uwagę zblazowanego nowobogackiego. Podwozia zostały już dzisiaj mniej więcej znormalizowane, a nadwozie łatwiej jest dzisiaj indywidualizować, zwłaszcza te luksusowe.

Nawet Ameryka, która corocznie, za wszelką cenę musi stwarzać pozory rewelacyjnego postępu w nowych modelach, nie przewiduje na rok 1938 żadnych udoskonaleń, które rzeczywiście byłyby krokiem naprzód w technice samochodowej.

Jedyną nowością—podobno—w amerykańskim przemyśle samochodowym, ma być parę nowych typów o zmniejszonym litrażu, ponieważ nawet w tej metropolji źródeł benzynowych ludzie zaczynają buntować się przeciw kolosalnym silnikom, pochłaniającym ogromne ilości benzyny.

Jak doniosły gazety, do portu Nowojorskiego zawinął niedawno okręt z ładunkiem Fiatów 508. Dowodziłoby to poważnego zwrotu ku wozom małolitrażowym po niepowodzeniach z małym Austinem.

Wogóle należy stwierdzić światową tendencję do zmniejszenia wymiarów silnika, tak że *w Europie małolitrażowe silniki 1 — $1^1/_2$ litra stanowią obecnie ok. 70% ogólnej ilości wozów.* Zwiększa się również ilość *ciężarowych samochodów*, która dawniej wahała się w granicach 11%, a dziś dochodzi *do 20% og. ilości.*

Do rozwoju trakcji ciężarowej przyczyniły się wybitnie silniki syst. Diesel, które uczyniły



Zupełnie nie zachwycający pod względem estetycznym front samochodu znanej i cenionej marki Studebaker.

eksploatację samochodu prawie o 40% tańszą. Dlatego w samochodach ciężarowych i autobusach stosuje się dzisiaj głównie Diesel'e. *Obalona została przytym legenda o szkodliwości gazów wydechowych Diesel'a*, w których zawartość trującego tlenku węgla okazała się wielokrotnie niższą niż w „bezwonnych" spalinach silników benzynowych.

Zwiększony odsetek wozów ciężarowych w Niemczech należy przypisać ukrytym zbrojeniom niemieckim, ponieważ jest to wóz najlepiej nadający się do transportu ludzi; do tego wystarcza ustawienie kilku ławek na platformie.

Militaryzacja transportu jest jedną z przyczyn, dla których w znacznej ilości niemieckich wozów ciężarowych i osobowych koła zapasowe umieszczone są po bokach nisko, na bardzo mocnych uchwytach, stanowiących część ramy podwozia. W czasie jazdy po nierównym terenie, gdy grozi zakopanie się wozu lub zawadzenie spodem karteru silnika—nisko umieszczone koła zapasowe opierają się o ziemię i stanowią jakby trzecią oś. Naturalnie tak umieszczone koła zapasowe obracają się na uchwytach jak na osi. Z chwilą więc, gdy koła wozu zaczynają się zagłębiać w ziemi, samochód staje się sześciokołowcem. Podobnie przy zjeżdżaniu naprz. z szosy do rowu, kierowca nie ryzykuje zawadzenia o krawędź silnikiem, ponieważ w krytycznej pozycji wozu zapasowe koła oprą się o krawędź i niedopuszczą do zetknięcia jej z karterem silnika.

Dużo się mówi obecnie i pisze o katastrofalnym braku surowców w Niemczech, broniących się za wszelką cenę przed odpływem walut. Musi to odbić się na jakości samochodów tamtejszej produkcji, tymbardziej, że gorączkowe zbrojenia niemieckie pochłaniają lepsze surowce przede wszystkim na potrzeby przemysłu wojennego. Jednak w imię sprawiedliwości trzeba przyznać, że większą ruchliwość w doskonaleniu i nowych pomysłach wykazują konstruktorzy niemieccy, niż ich koledzy z Francji.

Anglia znana ze swego zacofania, zaczyna doganiać w postępach konstrukcyjnych kontynent. Konserwatyzm wyraża się tu jeszcze w niechęci do „aerodynamicznych" nadwozi i przystosowania samochodów do złych dróg, co jest w Anglii zupełnie zbyteczne, ponieważ nawet „kolonialne" bezdroża dominiów są autostradami, o jakich u nas w Polsce jeszcze nie mamy pojęcia. Zresztą monopol na wozy „kolonialne" objęła w koloniach angielskich całkowicie Ameryka.

Dotychczasowe sprawozdania z tegorocznego salonu Paryskiego są zupełnie jałowe. Mówi się tylko o urządzeniu, za pomocą którego można ograniczać skok pedału akceleratora, co ma chronić przed nerwowym dociskaniem akceleratora do końca, które nie powiększa zrywu a powoduje tylko nieprodukcyjne łykanie przez silnik benzyny.

Główną cechą tegorocznej wystawy jest dalszy rozwój niezależnego zawieszenia przednich kół. Nawet „przysięgły" przeciwnik tego systemu Renault wypuścił nowy mały model „Juvaquatre" z niezależnym resorowaniem przodu.

Obserwując modele, wypuszczane w przeciągu ostatnich paru lat można przyjąć, że typ samochodu ostatniej doby ustabilizował się do pewnego stopnia i można mówić o jego cechach, wspólnych dla przeważającej większości wozów. Przede wszystkim więc zostały ustalone ogólne linie i rodzaje nadwozia. *Nowoczesne wozy są to prawie wyłącznie karety lub kabriolety.* W Niemczech nader rozpowszechniona jest „kabriolimuzina", zwana u nas także „rolldachem" Jest to kareta ze sztywnemi bokami i zwijanym dachem. Przednia szyba obecnie jest silnie pochylona i zwykle nie podnoszona. Karety mają tył ścięty, czyli aerodynamiczny, często z wytłaczanym kufrem. Błotniki głębokie, jednakowe z tyłu i przodu, opuszczone z przodu do samego zderzaka, zlewają się z przednim fartuchem w jedną całość. Takie zakrycie przodu wozu, stosownie do mody, w wysokim stopniu utrudnia dostęp do urządzeń smarujących podwozia. Jest to zwłaszcza dotkliwe przy nieza-

leżnym zawieszeniu kół, gdzie ilość punktów smarowania jest zwykle większa niż przy sztywnej osi.

Nowoczesne nadwozia są b. obniżone. Podłoga wypada tu tak nisko, że wyłoniła się konieczność „tunelowania" wału kardanowego: przez środek podłogi przechodzi zwykle rura okrywająca wał kardanowy. Wobec takiego obniżenia podłogi, pasażer może przy wsiadaniu odrazu stawiać nogę na podłodze, bez wchodzenia na stopień. Dlatego niektóre fabryki skasowały stopnie; jednak obecnie można zaobserwować nawrót do wąskich stopni, ponieważ błoto, niezatrzymywane przez stopień, ochlapuje nadwozie do samych szyb.

Siedzenia dla pasażerów są znacznie przesunięte ku przodowi tak, że tylne siedzenia nie wypadają już nad dyferencjałem, a przed tylną osią. Dzięki temu, tylne siedzenia zostały obniżone do poziomu siedzenia kierowcy. *Pozwoliło to na obniżenie linii dachu, zwłaszcza w tylnej części karety.*

Wszyscy pamiętają, że doniedawna tył karety wydawał się zbyt wysoki, pomimo że pasażerowie na tylnym siedzeniu dotykali głową do sufitu, a nad głową kierowcy było bardzo dużo miejsca.

Takie przesunięcie siedzeń do przodu można było osiągnąć tylko drogą przesunięcia samego silnika. To też w większości nowoczesnych wozów przednia część silnika wypada nad osią, a osłona chłodnicy wypada na jednej linii z błotnikami lub nawet wystaje przed nimi (wozy amerykańskie).

Wszystkie najnowsze samochody posiadają dużo miejsca na bagaż, dzięki wspomnianemu odsunięciu siedzeń od tyłu nadwozia.

Koła są obecnie bardzo małe, nawet łącznie z oponami. Tarcza koła zwykle o średnicy nie wiele większej od bębna hamulcowego. Gładkie tarcze obecnie zostały zastąpione przez tarcze ażurowe, z wycięciami imitującymi szprychy. Opony często superbalonowe, zwłaszcza na wozach amerykańskich; wozy niemieckie mają zwykle opony cieńsze, zapewne wskutek braku w kraju surowca kauczukowego.

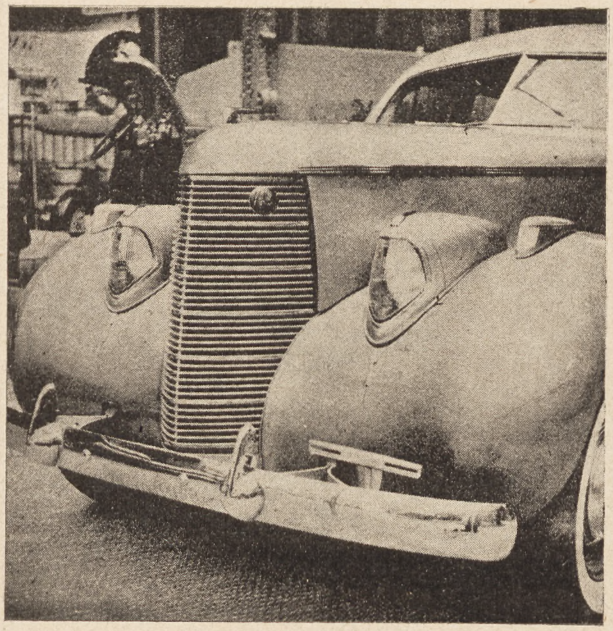
Koła zapasowe w mniejszych wozach z reguły umocowane są z tyłu, często w dolnej części kufra, co ma je chronić od kradzieży.

W naszych warunkach system taki ma poważne wady, ponieważ mieści się tam tylko jedno koło, zajmując przy tym część miejsca bardziej potrzebnego na bagaż.

Silniki nowoczesne mają przede wszystkim wyższe sprężanie — do 7 atm., wbrew utartej teorii, że przy sprężaniu ponad 5 atm. musi nastąpić samozapłon mieszanki i stukanie w silniku. Tak wysoki stopień sprężania udało się osiągnąć dzięki udoskonaleniu komory sprężania syst. Ricardo oraz zastosowaniu *głowic aluminiowych,* lepiej odbierających ciepło niż żeliwne.

Silniki o wysokim sprężaniu mają lepszą wydajność termiczną. Wiadomo, że ciśnienie wybuchu mieszanki benzynowej równa się ciśnieniu sprężania, podniesionemu do kwadratu; powiększając zatem sprężanie otrzymano wyższe ciśnienie wybuchu czyli większą moc bez zwiększania wymiarów silnika. Moc silnika powiększono również przez *zwiększenie ilości obrotów:* nowoczesne silniki robią przeciętnie *około 3500 — 4000* obr. na minutę. Takie zwiększenie obrotów osiągnięto dzięki szerokiemu stosowaniu lekkich aluminiowych stopów i wyższych gatunków stali — co pozwoliło na zmniejszenie przekroji elementów silnika i w rezultacie wybitnie zmniejszyło jego wagę. Dlatego najnowsze silniki europejskie dają zryw, nieustępujący wielolitrażowym (od 3,5 ltr. — wzwyż) amerykańskim smokom.

Koń, by mieć dużo siły, musi jeść dużo. *Nie należy zatym spodziewać się oszczędności na paliwie nawet od nowoczesnych małolitrażowych silników.* Pomimo szumnych reklam sprzedawców i uroczystych zapewnień nawet samych posiadaczy, *nowoczesne silniki bynajmniej nie wykazują postępu w ekonomii paliwa.* Jest to zupełnie zrozumiałe wobec zwiększenia obrotów, różnych pomp do zrywu przy karburatorze, zautomatyzowania rozruchu, oraz częstych zmian przekładni — koniecznych przy małolitrażowym szybkoobrotowym silniku.



Chenard Walker (z ostatniej wystawy w Londynie).

Nowoczesne karburatory wykazują dążenie konstruktorów do zupełnego zautomatyzowania ich działania, tak że dawne „zalewanie" karburatora za pomocą wyciągania rozruchowego guzika zostało dzisiaj zastąpione przez autostarter czyli automacik cieplny przy rurze wydechowej, który sam włącza lub zamyka klapkę powietrzną lub studzienkę rozruchową — zależnie od stopnia rozgrzania rury wydechowej.

Z ostatnich nowości najciekawszym jest w karburatorze *urządzenie za pomocą którego można ograniczać szybkość jazdy*. Właściciel wozu naprzykład, nie lubiący zbyt szybkiej jazdy, może nastawić karburator za pomocą specjalnej rączki na maximum szybkości — powiedzmy — 50 klm. na godzinę. Szybkości tej kierowca nie będzie już w stanie przekroczyć pomimo naciskania akceleratora do samego końca, ponieważ przepustnica gazu sama się przymknie z chwilą gdy silnik przekracza obroty, odpowiadające szybkości 50 klm. na godzinę. Oprócz tego łatwość otrzymywania mieszanki w nowoczesnym karburatorze została doprowadzona do perfekcji: powolne obrócenie wału zimnego silnika o ćwierć obrotu wystarcza do otrzymania w jednym z cylindrów wybuchu.

Instalacja elektryczna nie uległa żadnym istotnym zmianom. Często stosowaną nowością jest t. zw. *octanowa regulacja zapłonu* za pomocą próżniowego aparatu z membraną, połączonego z rurą ssącą silnika. Aparat taki przestawia zapłon zależnie od stopnia zasysania w kolektorze ssącym, co jest uwarunkowane od otwarcia przepustnicy. Jest to więc samoczynne przystosowanie zapłonu do warunków jazdy (ciężka droga, jazda pod górę i t. d.). Drugi zaś automat — odśrodkowy — stosowany oddawna przy aparacie zapłonowym, zmienia moment zapłonu odpowiednio do szybkości obrotów silnika. Jak widać z powyższego, konstruktorzy dążą do takiego uproszczenia kierowania samochodem, by kierowca mógł regulować szybkość jazdy, tylko za pomocą akceleratora, nie interesując się sprawnym działaniem silnika.

Świece stosuje się teraz mniejsze niż dawniej, świeca taka zajmuje mniej miejsca i podobno lepiej się chłodzi.

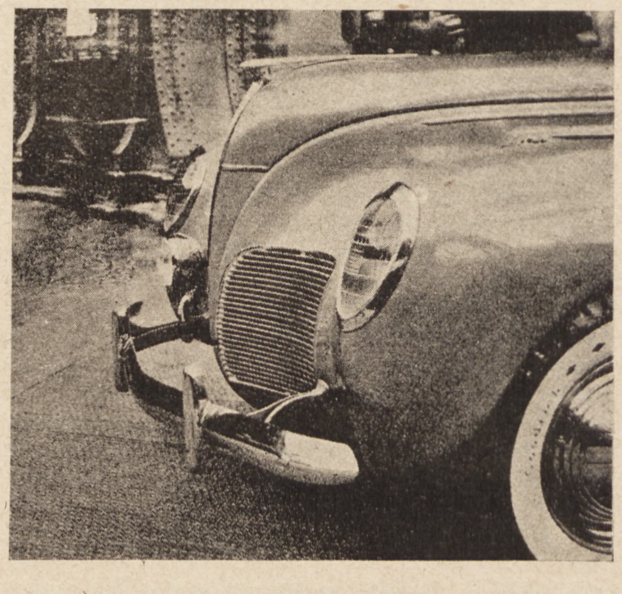
Wszystkie już samochody nawet najtańsze, posiadają na tablicy rozdzielczej zegar oraz wszelkie wskaźniki, jakie dawniej spotykano tylko na luksusowych modelach.

Większość fabryk przeszło na niezależne zawieszenie przednich kół. *„Łamane" tylne osie spotyka się jednak rzadko* wobec trudności stosowania kardanów przy dyferencjale i na półosiach. Komplikacje „kardanowe" są także jedną z głównych trudności i przeszkód w rozwoju systemu przedniego napędu. Przedni napęd stosuje się dotychczas tylko w małych wózkach, fabryki swe większe modele budują jednak z normalnym napędem na tylne koła.

W związku z niezależnym zawieszeniem kół przedni resor bywa poprzeczny; niektóre mniejsze wózki nie mają wcale przedniej osi i zwrotnice kół są osadzone tylko na końcach piór resorów, które są wtedy podwójne — jeden nad drugim.

Hamulce przeważnie hydrauliczne, b. energiczne. Przy nowoczesnych oponach balonowych, o dużej powierzchni przylegania, oraz nerwowych silnikach — nawet niewielkie samochody mają dzisiaj dobry zryw i duże przeciętne szybkości.

Skrzynki przekładniowe są prawie bez wyjątku synchronizowane z dwiema cichobieżnymi przekładniami nawet w tanich wozach. Maszyny luksusowe mają przeważnie skrzynki całkowicie



Terraplane, zupełnie nieznany typ samochodu u nas (Londyn).



cichobieżne, niekiedy z automatyczną lub półautomatyczną zmianą przekładni (Wilson, Cotal, Oldsmobile). *Wolne koło i automatyczne sprzęgło wychodzą w Europie z użycia.* Miejsce ich zaczyna zajmować sprzęgło hydrauliczne, nie wymagające operowania pedałem, ponieważ luzuje się ono lub całkowicie wyłącza samoczynnie, odpowiednio do szybkości obrotów silnika.

Wolne koło spotyka się jeszcze tylko na luksusowych samochodach amerykańskich, na których coraz częściej stosowany jest także *„napęd przyśpieszony" zw. „over-drive"*. Jest to dodatkowa przekładnia na wale kardanowym za pomocą której można otrzymać przyśpieszenie obrotów wału kardanowego w stosunku do wału prowadzącego skrzynki przekładniowej. Jest więc to przekładnia jeszcze szybsza niż bezpośrednia.

Niezależne resorowanie znakomicie polepszyło trzymanie przez wóz drogi. Jest to wynikiem tego, że wstrząsy jednego koła nie przenoszą się przez sztywną oś na drugie koło. Nie ma tu więc jednoczesnych szarpnięć całej osi z obydwoma kołami.

Bardzo ważnym udoskonaleniem w resorowaniu są *stabilizatory*. Stosują je wszystkie fabryki amerykańskie oraz znaczna część europejskich. Stabilizator jest to jakby wspólny amortyzator dla obydwóch kół danej osi. Dźwignie jego z obydwóch stron są umocowane na wspólnym elastycznym wale. Jeśli więc ugina się jeden resor, to przez dźwignię i wał zmusza się do identycznego ugięcia resor z drugiej strony. Wskutek tego podwozie nie może przechylić się na jedną stronę, a tylko przysiada. Dzięki temu wóz na zakręcie zachowuje równowagę, i koła są równomiernie dociskane do ziemi, przez co zmniejsza się niebezpieczeństwo przewrócenia lub zarzucenia.

Wpływa to naturalnie na zwiększenie średniej szybkości na drodze z licznymi zakrętami.

W mechaniźmie kierowniczym zwrócono uwagę na zmniejszenie tarcia w ślimaku. W tym celu *zęby wycinka (sektora) zastąpiono rolkami*, obracającymi się w łożyskach kulkowych Zmniejszono również przekładnię w mechaniźmie kierowniczym ze względu na większy opór, jaki stawiają nowoczesne gumy balonowe o dużej powierzchni przylegania. Koło kierownicze jest obecnie cienkie, na trzech szprychach elastycznych. Ma to na celu łagodzenie szarpnięć, ponieważ nowoczesne urządzenia kierownicze są przeważnie odwracalne. Zmniejszenie ilości szprych do trzech ma na celu lepszą widoczność przez koło wskaźników, na tablicy rozdzielczej.

Ramy nowoczesnych samochodów są usztywnione i często wzmocnione przez przynitowanie podłogi nadwozia. Zmniejszono w ten sposób do minimum skrzypienie nadwozia, które osadzone na sztywnej bazie nie ulega już odkształceniom na złej drodze.

Nie należy spodziewać się narazie zniżki cen samochodów. Tegoroczne wystawy w Europie i Ameryce przyniosły zwyżkę cen, dochodzącą do 20%. Jest to naturalnym wynikiem podrożenia surowców wskutek wzmożonego zapotrzebowania ich przez gwałtownie zbrojący się cały świat.

Inż. A. Tuszyński

POŻYTECZNE WYDAWNICTWO

Ukazał się numer 8/9 miesięcznika „Lot i oplg Polski". O objętości 128 kolumn w trójbarwnej okładce, poświęcony współpracy polsko-rumuńskiej na polu lotnictwa, który podkreśla przyjaźń łączącą oba Narody nietylko na ziemi, ale i w powietrzu. Doskonałe artykuły znawców lotnictwa i jego zadań, autorów zarówno polskich jak i rumuńskich, zapoznają czytelnika z całością zagadnień organizacji lotnictwa w obu krajach, rozwojem jego przemysłu lotniczego i t. p.

Poza artykułami fachowymi, numer zawiera artykuły opisowe jak n. p. „Wizyta Króla Karola II w Polsce", „Tydzień Rumunii" i t. p. W każdym szczególe opracowano numer polsko-rumuński tak, aby przyjaźń łączącą Polskę i Rumunię pogłębić przez poznanie się nawzajem. Tekst w obu językach da możność osiągnięcia tego celu. Bogata treść ilustrowana wieloma fotografiami jedno i wielobarwnymi, oraz doskonałe opracowanie graficzne tworzą naprawdę ciekawą i efektowną całość.

Drugą część numeru poświęcono XIV Tygodniowi L.O.P.P. Lista odznaczonych odznaką honorową L. O. P. P. otwiera dział sprawozdawczy. W dziale tym przedstawiono wyniki pracy rocznej 22 Okręgów L. O. P. P. bogato ilustrowane fotografiami. Zwrócić tu należy uwagę, iż wśród ilustracyj umieszczono herby miast poszczególnych województw opracowane ze źródeł Muzeum Narodowego w Warszawie.

Ciekawe sprawozdanie Komitetu Żwirki i Wigury, artykuł omawiający historię i przygotowania do lotu stratosferycznego w Polsce, 6 kolumn encyklopedii zamykają tę część numeru.

Obszerny dział ogłoszeń, prezentujący najwybitniejsze firmy krajowe, podkreśla zrozumienie współpracy na każdym polu między Polską i Rumunią.

SZLEM

Zdjęcia wykonane przez

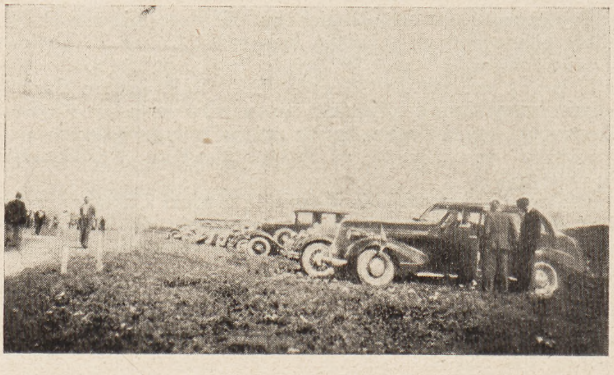


1. Prezes Polskiego Touring Klubu Min. Świtalski obok zwycięskiej Tatry. 2. Wozy zjazdowe ruszają na defiladę. 3. Zjazd Gwiaździsty do Zaleszczyk. Zawodnicy po defiladzie.

W sporcie samochodowym, jak w polityce, istnieje także linia podziału. Mniej wyraźna, ale istnieje i oddziela starych wytrawnych rekinów szosowych od młodych adeptów sztuki kierowniczej i wygodnych zbieraczy plakiet, hołdujących zasadzie „byle dojechać". My jedziemy do Zaleszczyk „na całego", po pierwsze miejsce i co ciekawsze nagrody, choć szefem naszej ekipy jest znakomity... ale brydżysta kpt. T. Bronikowski, bezkonkurencyjny mistrz licytacji i rozgrywek. Miły nasz nowicjusz samochodowy zapowiada jednak w przeddzień wyjazdu dużego szlema... w raidzie i to nie bezpodstawnie, bo z trzema asami w... samochodzie, w tej liczbie z asem autowym p. Ministrem Świtalskim, który chyba po raz pierwszy w życiu skromnie bierze udział w raidzie w charakterze pasażera.

Aczkolwiek start może nastąpić dopiero o godz. 12-ej w południe, to jednak z łóżka wystartować trzeba już o 6-ej rano. Musimy bowiem zawczasu dojechać do Łęczycy i stąd, po krótkim wypoczynku i dłuższym śniadaniu, rozpocząć oficjalną podróż po laury, czołową punktację, południowe słońce, no i tanie winogrona. O przyznaniu bowiem niektórych nagród decydować będzie przy równych warunkach najodleglejsze miejsce startu i chcemy pod tym względem zdystansować groźnych przeciwników z Łódzkiego i Katowickiego Oddziału P. T. K.

W Łęczycy, niemal w ostatniej chwili decydujemy się na start z pobliskiej Topoli, gdzie meldunku o wyjeździe udziela bez większych trudności miejscowy urząd gminny.



Samochody zjazdu gwiaździstego na parkingu po defiladzie.



„Pana" i śniadanie pod Dubnem.

Stan drogi Łęczyca—Łódź nie upoważnia do przekraczania siedemdziesiątki. Dopiero piękna „autostrada" od Łodzi prosi o dodanie gazu. To się robi ale nie na długo, bo przed Strykowem napotykamy na kilkanaście objazdów (są odcinki autostrady jeszcze w budowie). Przerabiamy na prędce tango Łyczakowskie („Objazd za objazdem, za objazdem objazd, a za tym objazdem — jeszcze jeden objazd"), chwalimy, że tutaj „coś się robi" i po sfotografowaniu upstrzonej napisami zapory objazdowej, wraz z „kierownikiem ruchu" ruszamy dalej w kierunku Łowicza. Łowicz tradycyjnie musi być w programie prawie każdego raidu. Oczywiście

W ZALESZCZYKACH

uczestnika Raidu P. R. Mittaga



1. Komandor Dr. Kremer przy stoliku Jury na mecie. 2. Komandor Dr. Kremer w czasie uroczystości na stadionie. 3. Zdobywca pierwszego miejsca kapitan Bronikowski obok zwycięskiej Tatry.

przed katedrą łowicką nie mniej tradycyjna fotografia.

Do Garwolina dojeżdżamy przez Mińsk i w ten sposób omijamy przynajmniej częściowo fatalny odcinek szosy Warszawa—Garwolin. Później śmigamy przez Lublin do Krasnegostawu, gdzie według z góry przygotowanego rozkładu jazdy, obliczonego teoretycznie do minuty, mamy 38 minut „nadróbek", zawdzięczając to dobrej szo-



Meldunek w Łęczycy.

się Garwolin—Lublin i znakomitej na odcinku Lublin—Krasnystaw; coś niecoś zasługi przypisać należy naszej „Tatrze", która rwie z pełnym zrozumieniem oczekujących ją laurów, coś niecoś upartym kierowcom. Wreszcie—pierwszy pech. Plan podróży przewiduje dalszą drogę z Czarnegostawu przez Rejowiec do Chełma. Wiceminister Switalski, jako 5-letni włodarz skarbu w Krasnymstawie, nie czyta drogowskazu, bo powiat zna na wylot i w rezultacie znajdujemy się na urywającym się odcinku drogi bitej w Siennicy zamiast w Rejowcu. 16 kilometrów, niezaliczalnych kilometrów zmarnowanych, nadróbka z 38 spada do 7 minut, a przed nami nadzieja na... podłe drogi. Jesteśmy wreszcie w Chełmie, osłoniętym ze wszech stron zaporami zamykającymi wjazd, objeżdżamy go wertepami, cygańską drogą i tu, prócz celnego rzutu kamieniem jakaś szanowna obywatelka tego miasta oblewa nas z pierwszego piętra wodą — a może nie wodą. Wódz ekipy doszukał się bowiem w nieoczekiwanym płynie smaku soli. Mamy zatem, jak widać, nowe wynalazki w dziedzinie walki z tymi co to „rozbijają się samochodami". I bylibyśmy może na zawsze stracili wieloletnią sympatię do męczeńskiej stolicy niesławnej pamięci „chołmskoj gubernii i jeparchji", gdyby nie piękna wiązanka kwiatów wręczona zaraz po tym wypadku przez inną osóbkę płci odmiennej przy okazji odbierania meldunku. Tu także wysłuchujemy krótkiej mowy p. Wierzbickiego, zakończonej, niewątpliwie w najlepszej wierze, życzeniami „szczęśliwej podróży". Wtajemniczamy naszego mówcę w arkana przesądów samochodziarzy i prosimy uprzejmie by zechciał życzyć nam udziału w raidzie do wyższych regionów, z metą... w niebie. Od Brześcia jedziemy, najlepszą chyba na kresach, szosą Brześć—Kowel—Łuck—Równe, wprost predy-



Fragmenty z defilady regionalnej na „święcie winobrania".



Częste niespodzianki, które nie wpływają dodatnio na punktację za przebyty kilometraż i za przeciętną szybkość.

stynowaną do bicia rekordów szybkości w godzinach małego ruchu. Zachęca do tego wymowny kierownik stacji „Karpaty„ w Ratnie i zaprasza do jazdy „bo szosa dobra" a Ratno „za króla Zygmunta było miastem wojewódzkim". Zaprasza wobec tego na zwiedzenie zabytków. Przyrzekamy solennie, że zrobimy to przy innej sposobności — na razie pilno nam do Łucka i Równego.

W Równem prześladuje nas pech z meldunkiem — dyżurny posterunkowy (odnaleziono go z trudem o 2-iej w nocy) nie posiada żadnej pieczęci; decydujemy się na bombardowanie innych urzędów, upoważnionych do zaświadczeń przejazdu, przy wydatnej pomocy spóźnionych przechodniów, co dopiero po dłuższym czasie daje pożądany wynik.

Z Brodów wyjeżdżamy w kierunku Tarnopola ze zdobytą ponownie przez dumną „Tatrę" półgodzinną oszczędnością w rozkładzie jazdy mimo dwóch „kich" w okolicy Dubna, co znowu dla pasażerów nie jest tak przykre, szczególnie o zimnym poranku, gdy zważy się, że jedynie „kicha" daje przywilej otwarcia termosu i wypicia kilku łyków gorącej czarnej kawy z koniakiem. Ponowną „nadróbkę" w czasie, diabli biorą z nawiązką na okropnej drodze, a raczej bezdrożach pełnych dziur i wybojów. Na dziurze wykopanej na całej szerokości szosy, niczym nie zabezpieczonej, przy remonontowanym zdaje się mostku, zrywamy amortyzator. Tak zemścił się brak jakiegoś znaku ostrzegawczego.

Dłuższy przymusowy postój wykorzystuje kierownictwo ekipy na przepracowanie końcowej trasy raidu. Grożą punkty karne i z braku czasu dojeżdzamy z Tarnopola do Zaleszczyk szosą główną, bez projektowanego poprzednio wypadu w kierunku granicy sowieckiej. Pod „feralną" rzekomo trzynastką numeru startowego i mając dwie 13-ki w numerze rejestracyjnym „Tatry" wygrywamy zapowiedzianego szlema — zajmujemy pierwsze miejsce i to tak pod względem punktacji, jak i ilości przebytych kilometrów, jak wreszcie osiągniętej przeciętnej. W karcie drogowej mamy meldunki w 6-ciu miastach wojewódzkich i 21 powiatowych. Kpt. Bronikowski jest nietylko dobrym bridżystą. *R.M.*

WYCIECZKA P. T. K. DO PARYŻA

Jeden z uczestników wycieczki samochodowej organizowanej przez Sekcję Samochodową P. T. Klubu na wystawę paryską p. mec. St. Błeszyński, nadesłał nam opis wrażeń z trasy przejazdu do Francji, który w wyjątkach zamieszczamy.

Przez Poznań zupełnie dobrą szosą dojechaliśmy do granicy. Punkt graniczny jest romantycznie w górzystym terenie położony, wśród lasów mieniących się wszystkimi kolorami złota, brązu i czerwieni.

Nadzwyczaj miłe wrażenie pozostawił nam polski kierownik placówki granicznej: umiał połączyć uprzedzającą uprzejmość z dokładnym spełnieniem obowiązku, polegającego jak wiadomo na sprawdzeniu, czy nie wywozi się walut. Z uprzejmym uśmiechem przystąpił do sprawdzania, „czy czasem Państwo przez zapomnienie nie mają jeszcze więcej walut, niż zadeklarowali".

Przed Berlinem szosa wypełnia się autami, coraz więcej świateł, domów, wreszcie wjeżdżamy w szeroką ulicę, jak podwójne Aleje Ujazdowskie w Warszawie i tak wśród szpaleru neonów jedzie się blisko 9 klm.

Aleksanderplatz, Schloss, Unter den Linden i stajemy przed wskazanym nam przez Touring Klub w Warszawie hotelem Imperial.

Nr. mojego pokoju 488, ale jest jeszcze kilka setek pokoi więcej i gdyby nie plan tego labiryntu, napisy i strzały objaśniające — zabłądziłoby się.

Na drugi dzień wyjechaliśmy z Berlina w dalszą drogę. Po piętnastu minutach wpadamy na autostradę (Autobahn) do Poczdamu — kilka minut — i jesteśmy w Poczdamie.

Dalej jedziemy wspaniałą szosą, co jakiś czas na słupach widać numer drugi, (w Niemczech wszystkie drogi mają swe numery, napisów dokąd prowadzą niema). Wzięliśmy za duże tem-



Wycieczka samochodowa P. T. K. na Wystawę do Paryża. Zwiedzanie Wersalu. Stoją od prawej strony: p. K. Krajewska, p. A. Baczyńska, pk. Goryanowicz, p. Leśniewski I., p. Leśniewska M., p. A. Popper, p. R. Koehler, p. Dr. Koehler, p. Inż. Koehler, p. Błeszyński St., p. Rowiński I., p. Rowińska L., p. E. Filipek, p. M. Wieczorek.

Jeżeli dodać do tego miłą prezencję i pewną powagę jaką sobie umiał nadać — złożyło się to wszystko na najlepsze wrażenie, z jakim opuściliśmy granice Rzeczypospolitej.

Aż do Berlina jedzie się krajem lesistym, wiosek jakoś mało. „Volk ohne Raum" jak się okazuje ma dużo „Raum" a mniej „Volk", jeszcze ich się zmieści wiele więcej, daleko do gęstości zaludnienia n. p. Belgii, która ani myśli zbroić się, aby zdobywać przestrzeń.

po, przy zmroku nie zauważyliśmy numeru szosy i zbłądziliśmy. Trzeba było zboczyć na wąską szosę. Okazuje się tu, że mapa Niemiec jest niedokładna. Przejeżdżamy 10 klm. szosą i 8 klm. drogą piaszczystą w lesie. 6 cylindrowy Chevrolet zaczyna pracować energicznie. Śliczne lasy, domki letników — migają szybko. Wkrótce jesteśmy znowu na szerokiej szosie — dalej zaś na autostradzie. 225 klm. do Hannoweru mija jak jedna chwila.

Tego dnia dojeżdżamy do Hameln, miasta słynnego z legendy o czarowniku, który grą na flecie wyprowadził z miasta szczury, a gdy mu skąpi radni miejscy nie wypłacili należności — w ten sam sposób zwabił do zaczarowanej groty wszystkie miejskie dzieci.

Trzeci dzień jazdy to trasa przez Hameln, Kolonię (od Essen autostradą) do Namur w Belgii. Czwarty — to droga do Paryża, do którego wjeżdżamy w godzinach największego ruchu. Koło Madelaine jeden wielki pomost dachów samochodowych, po którym możnaby przejść ulicę, gdyby co chwila nie ruszał ławą naprzód. W najmniejszą lukę zaraz wpada jakieś auto. Zdaje się, że to nie maszyny ale żywe organizmy drżą z niecierpliwości, tłoczą się i pchają. Szoferzy mają chyba nerwy dotyku rozciągnięte aż do skrzydeł błotników i do zderzaków — inaczej trudno wprost wytłomaczyć, jak mogą przeciskać się o jeden centymetr od sąsiadów i nie zawadzić.

Z Bulwarów zatelefonowaliśmy do Touring Club de France. Tam już wszystko przygotowane: pokoje wynajęte, garaże zamówione i pieniądze we frankach oczekują na nas. Gdyśmy w parę minut po tym stanęli przed miłym, czyściutkim hotelem Sylva na rue Pergolese, obok Etoile, przedstawiciel P. T. Klubu już nadszedł aby nas witać. A dalej — stała serdeczna opieka naszych francuskich kolegów prowadzi nas przez Paryż, okolicę, wystawę.

St. Błeszyński

KRONIKA KLUBOWA

Wycieczka samochodowa Polskiego Touring Klubu na Wystawę do Paryża

Polski Touring Klub zorganizował wycieczkę samochodową do Paryża w której udział wzięło 7 samochodów. Automobiliści przybyli do Paryża w dn. 28 października rb. i przez 10 dni byli gośćmi Francuskiego Touring Clubu.

W pierwszym dniu pobytu goście polscy z Wiceprezesem Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu p. Stanisławem Reszczyńskim złożyli wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza pod Łukiem Tryumfalnym. W uroczystości tej wzięli również udział przedstawiciele wojskowości oraz Francuskiego Touring Clubu.

Tegoż dnia Touring Club de France wydał na cześć gości polskich śniadanie w najpiękniejszej i najstarszej restauracji Paryża, w którym udział wziął Ambasador Rzeczypospolitej Polskiej p. Łukasiewicz w asyście radcy p. Frankowskiego i sekretarza p. Jarkowskiego. W śniadaniu wzięło udział kilkanaście osób z najwyższych sfer towarzyskich Paryża.

W czasie śniadania piękne przemówienie wygłosił Prezes Touring Club de France p. Edmond Chaix, podkreślając odwieczną przyjaźń francusko-polską, jaka łączy oba sprzymierzone narody. Prezes Edm. Chaix odczytał następnie list generała Gouraud, gubernatora Paryża, którym wybitny żołnierz w serdecznych słowach powitał wycieczkę P. T. K. w murach Paryża i życzył automobilistom miłego spędzenia czasu w stolicy Francji.

W imieniu Polskiego Touring Klubu przemawiał Wiceprezes St. Reszczyński dziękując Francuskiemu Touring Clubowi za tak gościnne przyjęcie i zapraszając kolegów francuskich do Polski.

Myśliwski Zjazd Gwiaździsty nad Jasiołdę

„Myśliwski Zjazd Gwiaździsty nad Jasiołdę", organizowany przez Delegaturę Okręgową Polskiego Touring Klubu w dn. 23/24 października 1937 r. odbył się przy niezbyt silnej frekwencji zawodników, odstraszonych stanem pogody, niezbędnej dla myśliwych.

Ci jednak z zawodników myśliwych i automobilistów którzy przyjęli udział w Zjeździe, bez przesady można powiedzieć, odjechali zachwyceni. Urok Polesia znany myśliwym, oczarował i tym razem zawodników. Celowa i sprężysta organizacja, przemyślany program, dały atrakcję niezapomnianą wszystkim tym, dla których szlachetny sport łowiecki jest wytchnieniem po męczącej pracy w ciasnych biurach miast i obfitość wszelkiej zwierzyny i ptactwa otwiera dla nich nieograniczone perspektywy łowieckie.

Protokół Jury w sprawie przyznania nagród.

I miejsce. Zdobywcy I miejsca za największą ilość punktów — P. inż. Wacławowi Karczewskiemu, Warszawa, Al. na Skarpie 75/24 — przyznano:

a) złoconą plakietę z emblematami P. T. K. i napisem „Zdobywcy I miejsca,
b) nagrodę Zarządu Miejskiego w Prużanie: pies z brązu,
c) nagrodę firmy Pocisk: 225 naboi.

II miejsce. Zdobywcy II miejsca — P. inż. Karolowi Bergfriedowi, Białystok, ul. Św. Rocha 3/4 — przyznano:

a) złoconą plakietę z emblematami P. T. K. i napisem „Zdobywcy II miejsca",
b) nagrodę Delegatury Okręgowej P. T. K. w Białymstoku: kryształ,
c) nagrodę firmy Pocisk: 175 naboi,
d) nagrodę pocieszenia: Obraz Św. Huberta.

Nagrodę firmy Pocisk — 100 naboi — przyznano w równych częściach Panom: Adolfowi Karpiejowi, Włodzimierzowi Utgofowi i Eljaszowi Szałkowskiemu, wszyscy z Prużany — za pomoc przy urządzaniu polowania.

Nagrody Pana Albina Dziekońskiego — obraz p. t. Nature Morte pędzla P. Charles Freegrove Winzer'a oraz nagroda Wiceprezesa P.T.K. Pana Stanisława Reszczyńskiego nie zostały zdobyte, wobec czego pozostawia się je do rozegrania przy najbliższej podobnej imprezie myśliwskiej urządzonej przez Okręgową Delegaturę P. T. K. w Białymstoku.

Komandor Zjazdu
(—) Stanisław Sułocki

Wicekomandor
(—) Halina Bergfriedowa

Kierownik Zjazdu
(—) Karol Bergfried

Wobec wielkiego zainteresowania, tą naprawdę miłą imprezą postanowiono „Myśliwski Zjazd Gwiaździsty nad Jasiołdę" utrzymać i rozszerzyć czas trwania do dn. 15 maja 1938 r. z tym, że uczestnicy polowania muszą — po uprzednim skomunikowaniu się z Delegaturą Okręgową P.T.K. w Białymstoku, (Św. Rocha 3) przesłać zgłoszenie, wpłacić w/g regulaminu wpisowe i uzgodnić termin polowania na przypadający okres łowiecki.

W sprawie artykułu p. t. „Nowy podatek od samochodów" który ukazał się w Nr. 10 miesięcznika „Auto i technika Samochodowa" — zwrócił się o interwencję do prezesa A. P. p. Min. Piaseckiego — prezes P. T. K. p. Min. Ferdynand Świtalski.

O rezultacie wystąpienia p. Min. Świtalskiego do A. P. poinformujemy P. T. czytelników w najbliższym numerze „Touringu".

Żywotność postojów samochodowych P. T. K

Polski Touring Klub zorganizował w najbardziej ruchliwych punktach stolicy t. zw. parkingi samochodowe zapewniające wozom pozostawionym samotnie na ulicy opiekę i bezpieczeństwo.

Niska opłata za pilnowanie wozu, zabezpieczająca przeciwko powtarzającym się często wypadkom kradzieży, lub okradzenia — wpływa na bezustanne zwiększanie się liczby automobilistów korzystających z usług postojów Polskiego Touring Klubu.

Celem udostępnienia jaknajszerszym warstwom naszego społeczeństwa możliwości korzystania z parkingów — Polski Touring Klub wprowadza w najbliższym czasie bloczki abonamentowe dla członków P. T. K. w cenie 2 zł. za 10 postojów i 3 zł. dla innych niezrzeszonych automobilistów. Niska cena bloczków abonamentowych zostanie z pewnością przyjęta z zadowo-

leniem przez członków P. T. K. a zwiększona liczba klientów korzystających z parkingów pozwoli Polskiemu Touring Klubowi na rozszerzenie jego działalności w tym kierunku.

Sprawa znakowania szos

Polski Touring Klub rozpoczął pracę nad opracowaniem technicznym znakowania szos.

Zagadnienie to — jedno z najważniejszych i najbardziej palących, musi być w jaknajkrótszym czasie rozwiązane i zrealizowane. Brak znaków drogowych na szosach jest plagą dla każdego automobilisty polskiego. Katastrofą — dla cudzoziemca nie orientującego się w obcym terenie, nie mogącego porozumieć się w nieznanym mu języku.

Brak znaków drogowych wprowadza chaos i dezorientację w ruchu motoryzacyjnym — pozostawiającym i tak wiele do życzenia.

A więc — znakowanie szos jest i będzie jedną z najpilniejszych i najważniejszych prac Polskiego Touring Klubu.

„Pościg za lisem"

Łódzkie koło sekcji samochodowej Polskiego Touring Klubu łącznie z sekcją sam. P. T. K. w Warszawie projektowało dn. 7 listopada 1937 r. samochodowo-motocyklowy „Pościg za lisem". Impreza ta cieszy się zasłużonym powodzeniem, gdyż daje nietylko kierowcom lecz wszystkim jej uczestnikom wiele emocji, trzymając nerwy w napięciu i wymagając stałego naprężenia uwagi. Jak wiadomo zadanie polega na odszukaniu kryjówki „lisa", który wyjeżdża wcześniej niż pozostali automobiliści i znaczy swą trasę farbą w pewnej odległości od każdego rozwidlenia dróg. Tegoroczny „Pościg" organizowano po raz szósty przy udziale członków P. T. Klubu z Warszawy oraz zaproszonych zawodników z innych klubów.

Sprawozdanie i wyniki końcowe zamieścimy w następnym numerze Turingu.

Na zawody te, specjalną nagrodę ofiarowała Firma „Stomil", dla zawodnika, który pierwszy przybędzie do kryjówki lisa na samochodzie zaopatrzonym w opony firmy „Stomil".

REGULAMIN

Myśliwskiego Zjazdu Gwiaździstego nad Jasiołdę

do dnia 15 maja 1938 roku

§ 1.

Delegatura Okręgowa Polskiego Touring Klubu w Białymstoku w porozumieniu z Łowczym powiatowym w Prużanie urządza „Myśliwski Zjazd gwiaździsty nad Jasiołdę" z terminem do dnia 15 maja 1938 roku.

§ 2.

Zawodnikami mogą być członkowie Polskiego Touring Klubu lub jednego z Klubów afiliowanych przy A. I. A. C. R. oraz F. I. C. M.: zawodnicy nienależący do żadnej z tych organizacyj, muszą być wprowadzeni przez 2-ch członków jednego z tych klubów.

W Zjeździe mogą brać udział wszelkiego rodzaju samochody i motocykle dopuszczone do ruchu na drogach publicznych w Polsce. Kierowca i pojazd muszą posiadać wszelkie dokumenty wymagane przez władze policyjne.

§ 3.

Zgłoszenie udziału może być dokonane na załączonej karcie zgłoszeń.

Wpisowe wynosi:

a) dla członków P. T. K., A. P. i klubów motocyklowych: od samochodu Zł. 10.00
od motocykla „ 8.00

b) dla członków innych klubów i zawodników niestowarzyszonych: od samochodu „ 15.00
od motocykla „ 12.00

c) za udział w polowaniu „ 8.00 od osoby.

Wpisowe musi być wpłacone za pomocą przekazu pocztowego. Zgłoszenie bez równoczesnej opłaty wpisowego powoduje nieprzyjęcie zgłoszenia.

§ 4.

Szlaki Zjazdu.

Każdy z zawodników obiera sobie dowolną marszrutę, nie mniejszą jak 150 klm. Jako miejsce startu wolno obrać każdą miejscowość na terenie Rzeczypospolitej, w której znajduje się jedna z władz (urzędów) podanych w następnym §-ie, a powołana do poświadczenia startu.

Do klasyfikacji oblicza się zawsze drogę najbliższą według mapy samochodowej Polskiego Touring Klubu na rok 1937/38, bądź od punktu startu do mety, bądź też z uwzględnieniem udokumentowanych w karcie drogowej punktów przejazdowych. Podstawą ustalenia odległości jest również mapa P. T. K. na r. 1937/38.

Przejazd dwukrotny tą samą drogą nie wchodzi do klasyfikacji.

Droga gruntowa klasyfikuje się podwójnie.

§ 5.

Poświadczenie startu i meldunki o przejeździe.

Poświadczeń startu udzielić mogą na terenie całej Rrzeczypospolitej:
1) władze klubowe P.T.K. i Automobilklubu Polski.
2) władze administracji ogólnej (starostwa),
3) komisariaty i posterunki policji,
4) urzędy pocztowe,
5) urzędy celne,
6) urzędy skarbowe,
7) urzędy kolejowe,
8) władze samorządowe (magistraty, wójtostwa, sołectwa).

Te same władze uprawnione są do udzielania meldunków o przejeździe z tym, że pobieranie tych meldunków potrzebne jest tylko o tyle, o ile wykazać ma właściwą długość przebytej trasy, lub stanowić podstawę do obliczania współczynnika krajoznawczego.

Wobec tego, że nie wszystkie władze i urzędy, wymienione w niniejszym §-ie, urzędują w porze nocnej, kwestia uzyskania poświadczeń startu lub meldunków o przejeździe zależy od inicjatywy zawodnika.

§ 6.

Start zawodników może nastąpić w dowolnym czasie z tym, że jazda od startu do Prużany może trwać 14 godzin do 14 godzin 15 min. bez punktów karnych, zaś do 14 godzin 30 min. z doliczeniem punktów karnych.

§ 7.

Karta drogowa.

Do regulaminu niniejszego załączona jest karta drogowa, zawierająca oprócz danych rejestracyjnych, konieczne przedziałki dla poświadczenia startu i meldunków o przejeździe. Karta drogowa jest poza papierami legitymacyjnymi dokumentem przy klasyfikacji.

Zgubienie karty drogowej wyklucza zawodnika z imprezy.

§ 8.

Średnia szybkość.

Średnia szybkość obliczona będzie na podstawie ogólnej ilości przejechanych i uznanych w myśl § 4 kilometrów, podzielonych przez czas od chwili startu do chwili przybycia na metę (§ 6.).

§ 9.

Zjazdem kieruje Komandor i dwaj Wice-Komandorzy.

Jury składa się z:

P. Starosty Powiatowego w Prużanie, P. Albina Dziekońskiego z Mogilowców, Komandora i Wice-Komandorów Zjazdu.

Uchwały Jury są prawomocne przy udziale conajmniej 3 członków obecnych na posiedzeniu.

§ 10.

Klasyfikacja.

Klasyfikacja zawodników dokonana zostanie na podstawie absolutnej ilości punktów przy uwzględnieniu następujących współczynników:

1) współczynnik odległości — 0,08 punktu za każdy przejechany i uznany kilometr jazdy;

2) współczynnik szybkości — 4 punkty za każdy kilometr średniej przeciętnej szybkości na godzinę, obliczonej w myśl zasad podanych w § 8. W wypadku uzyskania wyższej przeciętnej niż 45 klm. na godzinę, przyjmuje się do obliczania tylko szybkość 45 klm., a więc maksymalnie 180 punktów;

3) współczynnik krajoznawczy — 1 punkt za udokumentowany meldunkiem przejazd przez miasto powiatowe i 2 punkty za udokumentowany meldunkiem przejazd przez miasto wojewódzkie.

Miasta powiatowe i wojewódzkie 3-ch województw: Wileńskiego, Nowogródzkiego i Poleskiego będą punktowane potrójnie; Białowieża zalicza się jako miasto powiatowe.

Powtórnych przejazdów przez miasta powiatowe i wojewódzkie oraz przejazdów przez miasta, będące miejscem startu, wreszcie przyjazdu na metę do Prużany nie uwzględnia się przy obliczaniu współczynnika krajoznawczego.

4) współczynnik obciążenia — z tytułu obciążenia samochodu dolicza się:

a) 9 pkt. na osobę dla samoch. o pojemn. cyl. do 1.500 cm^3
b) 8 pkt. „ „ „ „ „ „ 2.500 cm^3
c) 6 pkt. „ „ „ „ powyżej 2.500 cm^3

Przy obliczaniu współczynnika obciążenia dla samochodów uwzględnia się tylko 4 osoby łącznie z kierowcą, chociażby nawet ilość miejsc i ilość pasażerów w samochodzie była większa;

5) współczynnik myśliwski — 15 punktów za udział w polowaniu; uwzględnia się jednego myśliwego ze zgłoszonego samochodu lub motocykla; po 1 punkcie za zabitą sztukę zwierzyny.

UWAGA. Ilość miejsc dla myśliwych ograniczona.

6) punkty karne: za spóźniony przyjazd na metę do Prużany po 2 punkty za każdą rozpoczętą minutę.

Każdy zawodnik obowiązany jest zgłosić swój przyjazd Komandorowi Zjazdu lub obecnemu w Prużanie Delegatowi P. T. K. Panu inż Wołłodce (pow. Zarząd Drogowy). Odbierający wpisuje do karty drogowej czas przyjazdu według chronometru z dokładnością do minuty i po stwierdzeniu tożsamości załogi odbiera kartę drogową.

§ 11.

Dokumenty do klasyfikacji.

Zawodnik obowiązany jest równocześnie z kartą drogową okazać przedstawicielowi Jury dokument, stwierdzający pojemność cylindrów pojazdu w cm^3.

Od obowiązku tego zwolnione są samochody o pojemności cylindrów ponad 2.500 cm^3 i motocykle o pojemności cylindrów ponad 500 cm^3. Niezłożenie dokumentu przez inne pojazdy powoduje przyjęcie do obliczenia punktacji wskazanej wyżej maksymalnej pojemności cylindrów.

§ 12.

Eliminacja.

Zawodnicy będą wykluczeni z imprezy oraz ewent. poddani sankcjom karnym, przewidzianym w ogólnym regulaminie sportowym A. I. A. C.R. w następujących wypadkach:

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów drogowych;

b) za nieprzestrzeganie niniejszego regulaminu i dodatkowych instrukcyj;

c) za niestosowanie się do poleceń Komandora i Wice-Komandora;

d) za umyślne wprowadzenie w błąd Jury (fałszywe dane i t. p.).

§ 13.

Nagrody.

Zajmujący pierwsze miejsce w klasyfikacji otrzymuje artystycznie wykonaną złoconą plakietę z emblematami P. T. K. i napisem „Zdobywcy III miejsca".

Pozostali zawodnicy, o ile przybyli na metę w przepisanym czasie, otrzymują plakiety brązowe (za zwrotem kosztów).

Niezależnie od wymienionych nagród zostały ofiarowane nagrody specjalne, których spis podany jest w załączniku do niniejszego regulaminu.

§ 14.

Reklama.

Do celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych, oficialnych wyników końcowych, podanych przez Jury Zjazdu. Wszelkie ogłoszenia reklamowe podlegają opłacie w wysokości 20 zł. na rzecz Polskiego Touring Klubu (Delegatury Okręgowej w Białymstoku).

§ 15.

Protesty, sprzeciwy i zażalenia.

Protesty, sprzeciwy i zażalenia, odnoszące się do zdarzenia, któreby miało miejsce podczas odbywania się imprezy, należy wnieść pisemnie do Delegatury Okręgowej P.T.K. (Białystok, ulica Św. Rocha 3/4).

Ogłoszenie wyników Zjazdu, zawierające decyzję Jury w sprawie osiągniętej kolejności nastąpi w dniu 31 maja 1938 r. w lokalu P. T. K. w Warszawie.

Do każdego protestu, sprzeciwu lub zażalenia należy dołączyć wadium w wysokości zł. 25, które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie uznane zostanie za słuszne. Protesty i zażalenia oraz sprzeciwy, niezaopatrzone w przepisane wadium, nie będą rozpatrywane.

Do rozpatrzenia wniesionych protestów, sprzeciwów i zażaleń powołane jest Jury Zjazdu.

Ogłoszenie w prasie ostatecznych wyników nastąpi w początku m-ca czerwca 1938 r.

§ 16.

Obowiązki zawodników i pasażerów.

Zawodnicy winni ściśle stosować się do obowiązujących w Polsce przepisów ruchu kołowego, ponieważ odpowiadają osobiście za ich przekroczenia. Samochody kierownictwa zawodów należy przepuszczać i umożliwiać im mijanie. Przez swój zapis zawodnicy stwierdzają zupełne podporządkowanie się przepisom niniejszego regulaminu, rozporządzeniom kierownictwa zawodów oraz wszelkim instrukcjom dodatkowym. Uczestnicy biorą na siebie całkowitą odpowiedzialność za szkody i wypadki tak w stosunku do kierowców, pasażerów, osób trzecich jak i cudzej własności. Polski Touring Klub nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki, spowodowane przez zawodników w czasie trwania zawodów.

§ 17.

Postanowienia końcowe.

Zarząd P. T. K. zastrzega sobie prawo uzupełnienia niniejszego regulaminu, wydania prze-

pisów wykonawczych, komentowania regulaminu i udzielania obowiązujących wyjaśnień.

Kierownictwo Zjazdu może imprezę odwołać.

§ 18.

W ramach „Zjazdu” są przewidziane polowania na: kaczki i gęsi na zlotach (jesienią), 2-dniowe na dziki, wilki i lisy (zimą), kaczory z krikuchą i przelatujące gęsi (wiosną), odstrzał pojedyńczych cietrzewi i głuszców na toku. Koszta zbiorowych polowań oraz odstrzału cietrzewi i głuszców ponoszą w równych częściach uczestnicy.

§ 19.

Uczestnicy polowań winni we własnym interesie wcześnie zgłosić swój udział w polowaniu z zaznaczeniem, na jaki rodzaj polowania reflektują. Jest to szczególnie ważne przy dzikach i wilkach, gdyż w razie sprzyjających warunków uczestnicy będą zawiadomieni telegraficznie.

Ilość miejsc na każdy rodzaj polowania jest ograniczona.

Nagrody na Zjazd «nad Jasiołdę»

Nagrody lokalne.

Lista nagród jest otwarta. Można się spodziewać zgłoszenia dalszych cennych nagród. Poniżej umieszczono nagrody ufundowane przed wydrukowaniem niniejszego.

1) Nagroda J. W. P. Stanisława Reszczyńskiego, Wiceprezesa P.T.K. Olympijczyk — zawodnikowi, który uzyska największą ilość punktów.

2) Nagroda J. W. P. Albina Dziekońskiego — obraz Charles Freegrove Winzer p. t. Nature Morte — zawodnikowi za największą ilość punktów z czynnika krajoznawczego województw: Wileńskiego, Nowogródzkiego i Poleskiego,

Pocieszenia.

3) Nagroda J. W. P. Karola Bergfrieda — Św. Hubert — dla zawodnika za najmniejszą ilość punktów.

KRONIKA BIEŻĄCA

Nasza propaganda już pracuje nad przyciągnięciem cudzoziemców do Polski na sezon zimowy

Mimo, iż sezon letni zaledwie dobiega końca i trwa piękna pogoda jesienna, czynione są już przygotowania do sezonu zimowego. Ministerstwo Komunikacji, prowadzące stale usilną akcję dla pozyskania turystów cudzoziemskich dla polskich uzdrowisk i miescowości turystycznych, przygotowało piękny wielobarwny plakat propagandowy o polskiej zimie, będący połączeniem fotografii i rysunku. Plakat ukazał się w dużym nakładzie w 6 obcych językach. Wyszła również z druku ulotka w 6 językach o zimowiskach, w nakładzie po 100.000 egzemplarzy. Przygotowywana jest też broszura o sportach zimowych.

Turyści zagraniczni a Polska

Ograniczenia dewizowe stanowią nie byle jaką przeszkodę dla rozwoju turystyki międzynarodowej w ostatnich czasach. Turysta, wyjeżdżający za granicę, skoro już z trudem zdoła zaopatrzyć się w czeki lub bony turystyczne — często na nad wyraz skromną sumę dozwoloną do wywozu, szuka oczywiście za granicą rozrywek, przejazdów, hoteli i t. p. — jaknajtańszych.

Z drugiej strony utarło się szczególnie w Polsce mniemanie, że przybywający do nas cudzoziemiec jest zawsze człowiekiem bardzo bogatym i z tego względu nie zwraca uwagi na dyktowane mu „słone” ceny. Że tak nie jest i że turyści międzynarodowi bardzo krytycznie odnoszą się do cen i kosztów pobytu w danym kraju, świadczyć może zamieszczony w londyń-

skim „Daily Telegraph" przez niejakiego A. G. Throsssel artykuł o podróży samochodem przez Europę. Autor zwraca uwagę na to, że jego zdaniem najtańszym krajem Europy jest Italia, a choć w Niemczech ceny są rzekomo jeszcze niższe, to jednak cudzoziemcom bardziej odpowiada wyższa stopa życiowa we Włoszech. Angielski automobilista powołuje się na niską cenę benzyny dla obcokrajowców (od 37 do 50 gr. za litr, chociaż normalna cena dla konsumenta włoskiego jest znacznie wyższa), oraz na wyjątkowo niskie opłaty za hotele.

Jeżeli porównamy ceny detaliczne zasadniczych artykułów w Italii, w Niemczech i w Polsce, to przekonamy się, że u nas są one znacznie niższe, a więc to raczej Polska jest „najtańszym krajem Europy". Zagraniczni turyści jednak o tym nie wiedzą. Wynika to z tego, że nasza propaganda zagraniczna nie zwraca uwagi Zachodu na taniość życia w Polsce, albo też jest to wynik wadliwej organizacji turystyki w Polsce (np. ceny w hotelach, koszty przejazdów autocarami i t. p.).

Solec, Busko i Krynica zbliżą się do Warszawy

Całkowity projekt nowej linii kolejowej Kielce—Żabno, przewidujący trasę w trzech wariantach, został przedłożony przez Urząd Wojewódzki w Kielcach do zatwierdzenia Ministerstwu Komunikacji.

Wielostronne starania czynione celem przyspieszenia realizacji tej linii kolejowej są zupełnie zrozumiałe, jeśli zważyć, że w ten sposób tylko, uzdrowiska w Busku i w Solcu uzyskają nowoczesne połączenie komunikacyjne z resztą kraju.

Nie ulega wątpliwości, że Ministerstwo Komunikacji wybierze z trzech wariantów tę trasę, która da odpowiednie połączenie kolejowe zarówno z Buskiem, jak i z Solcem. Szczególnie to ostatnie, mocniejsze od osławionych źródeł piszczańskich, nie może w żaden sposób rozwijać się pomyślnie bez połączeń kolejowych. Jeden zaś z projektów przewiduje wybudowanie stacji kolejowej dla Solca w odległości 3 km. od samego uzdrowiska, co uchodzi powszechnie za najwłaściwsze rozwiązanie. Dzięki nowej linii kolejowej Kielce—Żabno zbliży się do Warszawy również Krynica o ok. 60 km.

Zakopane otrzyma wielki garaż samochodowy

Komisja inwestycyjna Ligi Popierania Turystyki przeprowadziła ostatnio rozległe studia gospodarcze i techniczne nad zagadnieniem budowy wielkiego garażu samochodowego w Zakopanem, oraz rokowania z zainteresowanymi czynnikami państwowymi i przemysłowymi. Zakupiona została odpowiedniej wielkości parcela przy ul. Sienkiewicza, na której stanie gmach, obejmujący garaż dla samochodów osobowych, pomieszczenie dla autobusów wycieczkowych i nowoczesną stację obsługi. Garaż zostanie oddany do użytku prawdopodobnie już w ciągu roku.

Ś. † p. Henryk Liefeld

Nieubłagana śmierć zabrała z szeregów sportowców ś. p. Henryka Liefelda zamiłowanego lotnika i automobilistę. Lotnik i motocyklista jeszcze z czasów przedwojennych, jest jednym z organizatorów pierwszej polskiej eskadry lotniczej w której brał czynny udział na froncie w 1920 roku.

Wśród licznej rzeszy kierowców polskich i zagranicznych zajął jedno z pierwszych miejsc dzięki wysokim walorom charakteru, ambicji sportowej i wielkiemu znawstwu techniki samochodowej. Zdobył tytuł pierwszego mistrza Polski w jeździe automobilowej.

W ostatnim roku swego życia, został w uznaniu zasług oddanych Krajowi na polu motoryzacji — odznaczony złotym krzyżem zasługi.

Cześć Jego pamięci!

Uwagi na temat zniesienia sygnalizacji dźwiękowej

Jak słychać, Komisariat Rządu ma zamiar, wzorując się na przepisach, obowiązujących w większych miastach zagranicznych, wydać zakaz używania w mieście sygnałów dźwiękowych.

Mimo, że zmniejszenie hałasu, panującego na ulicach Warszawy jest bardzo potrzebne, uważam jednak, że byłoby za wcześnie wydawać „taki zakaz“ u nas w Polsce.

W państwach zachodnich wprowadziło się zakaz tego rodzaju, gdyż 90% kursujących pojazdów — stanowią samochody, a publiczność przez kilka lat, przy ciągle wzmagającym się ruchu samochodowym, do ruchu tego przyzwyczajała się.

Natomiast u nas, gdzie 90% ruchu ulicznego stanowią pojazdy konne, w tym duży procent wozów chłopskich, gdzie ludzie, przechodząc przez ulicę, czytają sobie jeszcze swobodnie gazetę, zakaz taki — spowodować może tylko niezliczone wypadki, lub też stopniowe zamarcie ruchu samochodowego, ponieważ samochód z natury rzeczy przeznaczony jest do szybkiej komunikacji, a nie do poruszania się z szybkością do 5-ciu, 10-ciu kilometrów — za ręcznymi wózkami, rowerzystami, furami chłopskimi, lub wozami naładowanymi piaskiem czy też cegłą.

Co prawda, według projektu Komisariatu Rządu, zakaz taki nie miałby obowiązywać w dzielnicy północnej.

Ponieważ w praktyce będzie jednakże bardzo trudno ustalić, gdzie dzielnica północna zaczyna się, a gdzie się kończy, w wypadkach spornych, zawsze będzie miał pan posterunkowy decydujące słowo, a szoferom nie starczy całej miesięcznej pensji na płacenie kar.

Zachodzi tu jednak pytanie, czy tylko sygnalizacja dźwiękowa jest przyczyną hałasu na ulicach Warszawy?

Moim zdaniem największy hałas powodują otwarte tłumiki przy motocyklach, jak i różnych samochodach, przeważnie ciężarowych. Tego rodzaju hałas władze powinny stanowczo i to już oddawna tępić.

Niemało i to bardzo denerwująco, hałasują także pojazdy konne na żelaznych obręczach, jadące kłusem po brukowanych ulicach Warszawy. Tego rodzaju hałasu państwa zachodnie napewno już od lat nie pamiętają, a hałas ten pozostanie nam, mimo skasowania wszystkich sygnałów dźwiękowych.

Już dziś wielu szoferów, nie chcąc stosować sygnalizacji dźwiękowej — posługuje się miganiem dużego światła. Powoduje to oślepienie kierowców pojazdów, zbliżających się z przeciwnej strony i przechodniów, co jest bardzo niebezpieczne, i powinno być bezwzględnie zakazane.

Uważam, że nie będzie można prędzej zakazać — używania sygnalizacji dźwiękowej, póki Komisariat Rządu nie znajdzie środków, aby odzwyczaić ludzi od:

1. czytania gazet podczas przechodzenia przez ulice,

2. prowokacyjnego zwalniania kroków przy przechodzeniu przez jezdnię,

3. jeżdżenia dorożkami i furgonami przez środek jezdni,

4. przechodzenia przez ulicę, bez zwracania uwagi na nadjeżdżające pojazdy,

5. zakręcania pojazdami bez dawania znaku,

Pozatym:

6. oduczenia dorożkarzy i innych woźniców od jazdy w dwójkę środkiem ulicy, celem prowadzenia przy tym przyjemnej pogawędki,

7. oduczenia rowerzystów — jeżdżenia środkiem jezdni i t. p.

Dla tych ostatnich należałoby jednakże (wzorem zagranicy) jaknajprędzej przeznaczyć specjalne ścieżki. Nie wolno bowiem zapominać, że rower jest jedynym środkiem lokomocji młodzieży i ludzi biednych.

Jak z powyższego wynika — należy najpierw przeszkolić naszą publiczność.

Urządza się co prawda od czasu do czasu nauki chodzenia, lecz może to być dobre dla zasilenia pewnego funduszu, ale publiczności w ten sposób nie nauczy się chodzić, gdyż ta respektuje przepisy tylko wówczas, kiedy widzi policjanta.

Dla takich upartych i niepoprawnych — należałoby zastosować inny system.

Otóż powinni po mieście kursować kontrolerzy ruchu, lecz nie umundurowani, tylko w cywilu, którzy wszystkim tym upartym nieukom wymierzaliby kary doraźne, lub spisywali odpowiednie protokuły.

Kontrola odbywać się winna nie periodycznie, a stale.

Przypuszczam, że gdyby Komisariat Rządu życzył sobie tego — zgłosiłoby się dużo członków Automobil i Turing-klubów ze swymi samochodami, lub bez, aby pomagać naszej policji w uporządkowaniu ruchu ulicznego.

Wystarczyłoby zaopatrzyć takich ochotników w odpowiednie legitymacje lub też pełnomocnictwa, oraz instrukcje, a przekonany jestem. że ruch na ulicach Warszawy prędko uporządkowałby się, co automatycznie zbytecznym zrobiłoby używanie sygnałów dźwiękowych.

Niemniej jednak od walki z hałasem — potrzebną i naprawdę pożyteczną byłaby walka z kurzem na ulicach Warszawy.

L. Krupka

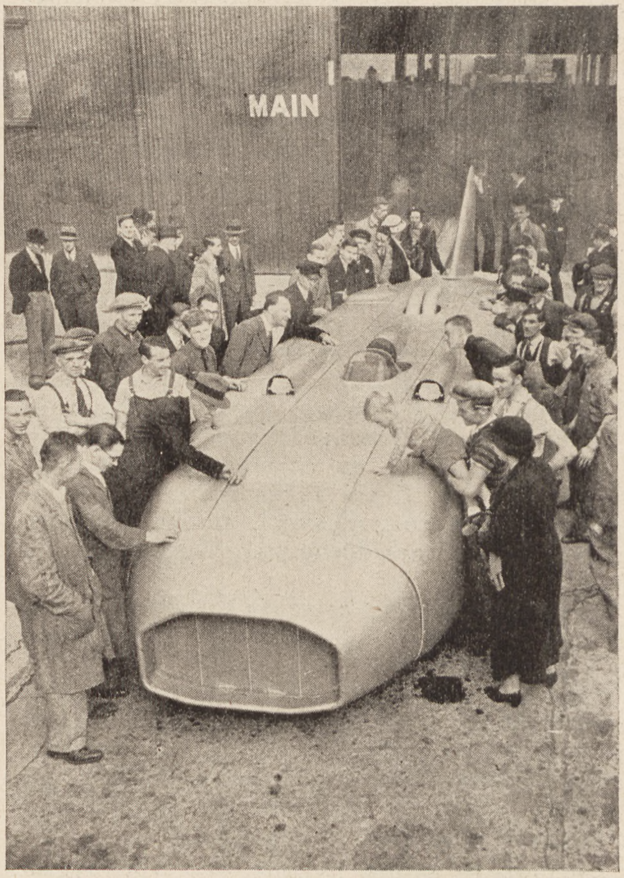
NOWINY TECHNICZNE

Wiemy wszyscy, a przeważnie wiedzą automobiliści, że stałe zwiększanie szybkości samochodów trwa już od lat przeszło pięćdziesięciu. Pierwsze rekordy w granicach 40 do 60 km są dziś stałą szybkością taksówki po wolnych ulicach ruchliwego miasta. Rekordy w granicy stu kilometrów na godzinę, osiągnięte na przełomie XX stulecia, stały się normalną szybkością nie tylko samochodów większych, ale nawet najmniejszych samochodzików, które stawiają sobie tę granicę jako punkt sprawności.

Na Zachodzie, gdzie samochody pędzą po autostradach, wozy osobowe muszą mieć możność rozwijania szybkości w granicy 150 km, a nawet autobusy i wozy ciężarowe mają stukilometrową szybkość. Okazuje się, że dla ludzkości najcenniejszym jest czas.

Toteż patrząc na usiłowania dalszych rekordów szybkości, nie możemy powiedzieć, jak nasi przodkowie, że to są karkołomne i bezcelowe próby. Już osiągnięto rekordy powyżej 400 km na godzinę.

Dnia 13 września wykończono budowę nowego samochodu wyścigowego według planów Georga Eystona, konstruktora samochodowego i znanego wyścigowca. Nowy demon szybkości posiada długość 12 metrów, szerokość 2,80 m i spoczywa na 8 kołach gumowych. Do napędu służą dwa silniki, każdy po 2800 koni. Opony są wykonane ręcznie według specjalnej metody, by mogły wytrzymać tak olbrzymią siłę

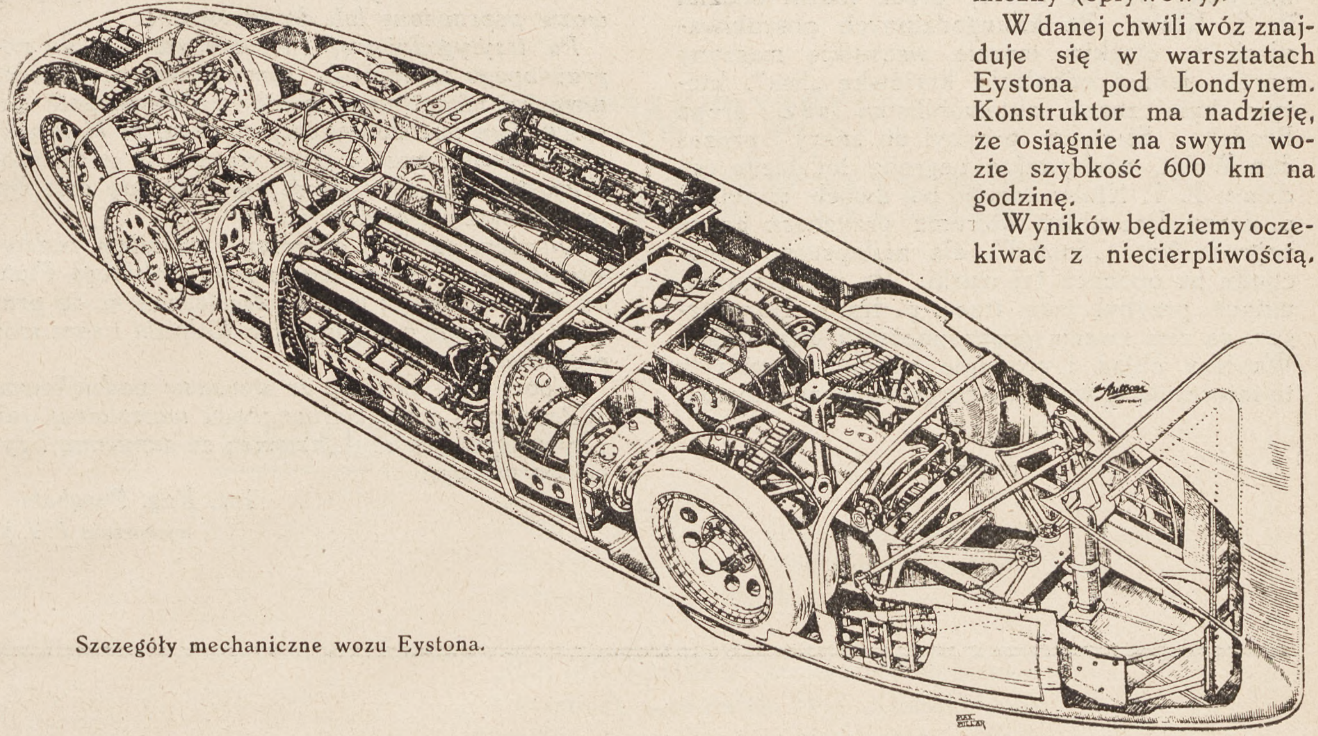


Nowy samochód wyścigowy widziany z przodu.

odśrodkową, jaka działa na obwodzie kół i wywołuje pękanie powłoki od działania tej siły. Kształt wozu jest oczywiście aerodynamiczny (opływowy).

W danej chwili wóz znajduje się w warsztatach Eystona pod Londynem. Konstruktor ma nadzieję, że osiągnie na swym wozie szybkość 600 km na godzinę.

Wyników będziemy oczekiwać z niecierpliwością.



Szczegóły mechaniczne wozu Eystona.

»Piastopil«

Pod tą nazwą znana polska fabryka „Zakłady Kauczukowe „Piastów" S. A. w Warszawie — przystąpiła do masowej produkcji materaców, poduszek i wkładów do foteli z gumy gąbczastej.

Guma gąbczasta jest powszechnie znana w postaci gąbek — lecz w „Piastopilu" uczyniono nowy postęp techniczny w tej dziedzinie używając gumy gąbczastej jako tworzywa z którego skonstruowano komórki elastyczne. Budowa komórkowa płyt, podkładów i materaców jest pomyślana pod względem konstrukcyjnym idealnie. Jest to połączenie konstrukcji szkieletowej, czy jeśli ktoś woli to nazwać konstrukcji ramowej z elastycznością dętek.

Materace z piastopilu odegrają doniosłą rolę w budownictwie samochodów. Kto często i dużo jeździ na dłuższych przestrzeniach, wie jak uciążliwem jest siedzenie przez wiele godzin nawet w wygodnym fotelu sprężynowym. Przyczyna zła leży w tym że sprężyny działają tylko w pewnych punktach podparcia. Na najmiększym fotelu okaże się że są 3 — 4 punkty oparcia o twarde choć elastyczne siedzenie. Te twarde miejsca wywołują nacisk na ciało ludzkie i powodują ból oraz ścierpnięcie kończyn.

Ponieważ „Piastopil" jest niezmiernie lekki daje się doskonale zwijać i pakować — można go pomieścić w samochodzie nawet gdy są to większe materace. Dla weekendów tego rodzaju materace są niezmiernie dogodne dzięki swej lekkości, pakowności i zaletom higienicznym. Materace z gumy gąbczastej można myć wodą bez obawy uszkodzenia ich.

W następnym numerze zamieścimy ilustracje tej gumy w zastosowaniu do wyrobu materaców — wkładów i poduszek samochodowych.

„Pościg za lisem"

Polskiego Touring Klubu w Łodzi

Dorocznym zwyczajem, ubiegłej niedzieli odbył się samochodowy „Pościg za lisem", zorganizowany po raz szósty przez łódzki oddział P. T. Klubu. Po kilkugodzinnych poszukiwaniach w ciężkim terenie wszystkie maszyny oprócz jednej, odnalazły kryjówkę „lisa", którym była znana automobilistka adw. Irena Brodzka. Pierwszy przybył do „nory" prezes Jan Weigt, zdobywając nagrodę łódzkiego oddziału P. T. Klubu, drugi po dwóch minutach p. Jerzy Rozenblat, któremu przyznano cenną nagrodę f-my „Stomil", dla najlepszego samochodu na oponach tej marki. Po szesnastu minutach przybył jako trzeci p. Karol Hornberger, za nim zwartą grupą pozostali zawodnicy. Wspólny obiad i rozdanie nagród zakończyły tę interesującą, wzorowo zorganizowaną imprezę.

PODZIĘKOWANIE

W październiku b. r. oddałem do rewizji po przebyciu 6000 km samochód Polski Fiat 508.

Wskutek choroby nie mogłem ani udzielić wskazówek ani wyrazić życzenia co ma być przy wozie poprawione lub doregulowane.

Po trzytygodniowej chorobie, siadłszy do poprawionego samochodu sprawdziłem ze zdumieniem, że mimo mego osłabienia kierowanie samochodem jest dobre; cały mechanizm kierowniczy — elastyczność i zryw motoru są w tak doskonałym stanie, w jakim nie były gdy wóz był jeszcze nowy i niedotarty.

Uważam za swój obowiązek osobiście podziękować kierownictwu warsztatów Polskiego Fiata na Sapieżyńskiej i tam się dowiedziałem, że pracami kierował pan inspektor Kaliński i sam wóz regulował.

Wobec tego uważam za stosowne podziękować WPanu inż. Czajce, kierownikowi warsztatów, jak i sympatycznym wykonawcom za sumienną i życzliwą obsługę.

Inż. Eug. Porębski
wiceprezes P. T. K.

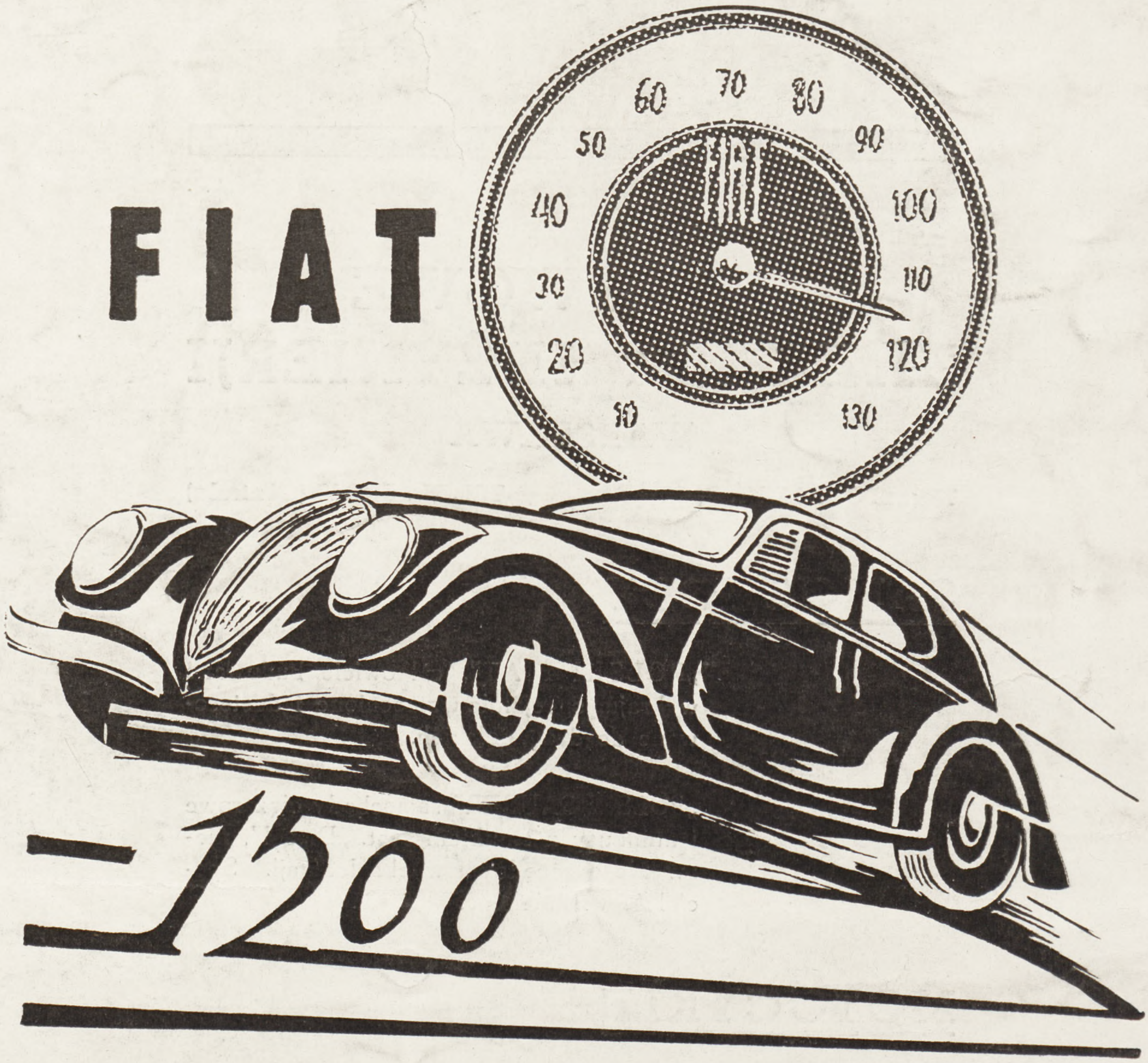
TREŚĆ ZESZYTU:

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6.—, półrocznie zł. 3.—
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Drukarnia Oświatowa, Sp. z ogr. odp., Warszawa, Żelazna 93, tel. 11-86-88.



- Silnik 6 cylindrowy o górnym rozrządzie
- Oszczędność paliwa, 10-12 ltr/100 km.
- Cichobieżna skrzynka przekładniowa, czterobiegowa
- Niezależne zawieszenie przednich kół
- Hamulce hydrauliczne „Lockheed"
- Nowoczesne aerodynamiczne nadwozie dające minimum oporu powietrza
- Racjonalne rozłożenie ciężaru
- Największa widoczność dla kierowcy
- Obszerny przedział bagażowy, dostępny tylko z wewnątrz wozu
- Szyby z nierozpryskującego się szkła „Securit"

Samochód, którego WARTOŚĆ przewyższa jego CENĘ

FIAT 1500

Cena zł. 9.500, – loco Warszawa, z kompletnym wyposażeniem

POLSKI FIAT S. A. WARSZAWA

Oddziały i przedstawicielstwa we wszystkich większych miastach Polski